

Tero Wallin

# Tiehallinnon ja poliittisten päättäjien välisen vuorovaikutuksen kehittäminen

Tiehallinnon selvityksiä 5/2003



**Tero Wallin**

# **Tiehallinnon ja poliittisten päättäjien välisen vuorovaikutuksen kehittäminen**

**Tiehallinnon selvityksiä 5/2003**

ISSN 1457-9871  
ISBN 951-726-993-5  
TIEH 3200795

Verkkoersio (<http://www.tiehallinto.fi/julkaisut>) pdf  
ISSN 1459-1553  
ISBN 951-726-994-3  
TIEH 3200995-v

Edita Prima Oy  
Helsinki 2003

Julkaisua myy/saatavana:  
Tiehallinto, julkaisumyynti  
faksi 0204 22 2652  
s-posti [julkaisumyynti@tiehallinto.fi](mailto:julkaisumyynti@tiehallinto.fi)



TIEHALLINTO  
Opastinsilta 12 A  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puhelinvaihde 0204 22 11

## ALKUSANAT

Tiehallinto on uudistanut toimintaansa nyt lähes kahden vuoden ajan. Se on määritellyt visiossaan olevansa suunnannäyttävä, joka tuntee oman toimintansa yhteiskunnalliset vaikutukset ja antaa asiantuntemuksensa koko liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Tämän uuden roolin mukaan on tärkeää yhteiskunnan tarpeiden tunteminen ja niiden analysointi. Näin Tiehallinto voi toimia koko yhteiskunnan hyväksi. Eräs toiminnan ja sen kehittämisen kannalta olennainen elementti on toimiva ja vilkas vuoropuhelu yhteiskunnallisten toimijoiden kanssa.

Nämä seikat olivat taustalla, kun syksyllä 2002 aloitettiin selvitystyö, jonka tavoitteena oli löytää Tiehallinnon ja poliittisten päättäjien välisen vuorovaikutuksen kehittämiseen sopivat toimintamallit. Samalla haluttiin selvittää mitkä ovat ne keskeiset asiakokonaisuudet, joita poliittiset päätöksentekijät halusivat tämän vuorovaikutusmallin kautta välitettävän.

Selvitys toteutettiin haastattelututkimuksena. Haastateltavien joukko muodostui puoluesihteereistä, eduskuntaryhmien puheenjohtajista ja liikennevaliokunnan sekä valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston jäsenistä.

Selvityksen teki Tero Wallin Oy Viisikko-Femman Ab:stä. Työn ohjaajina Tiehallinnosta ovat toimineet johtaja Aulis Nironen ja asiakkuusjohtaja Outi Ryyppö.

Helsingissä, joulukuussa 2002



ALKUSANAT

SISÄLTÖ

1	TYÖN LÄHTÖKOHDAT	6
1.1	Tavoitteet	6
1.2	Haastattelujen sisältö ja haastateltavat	7
1.3	Tutkimusmenetelmä ja aineiston käsittely	8
1.4	Aineiston esittäminen	9
2	TYÖN TULOKSET	9
2.1	Tiehallinnon uusi rooli	9
2.1.1	Tielaitosuudistuksessa asetetut tavoitteet ja arvio niiden toteutumisesta Tiehallinnossa ja Tieliikelaitoksessa. Arvio uudistuksen vaikutuksista tienpitoon ja Tiehallinnon tehtäväkuvaan	9
2.2.	Tiehallinnon toimintaympäristö ja tienpidon kehityssuunta	12
2.2.1	Tiehallinnon toimintaympäristö: tienpidon nykytilanne ja tienpidon rahoituksen taso	13
2.2.2	Tienpidon kehityssuunta: kokonaisvaltainen lähestyminen väyläinfran kehittämisessä, uudet rahoitusmallit, tienpidon sisällön painotukset ja priorisoinnit	16
2.3	Tiehallinnon ja poliittisten päättäjien vuorovaikutus ja sen kehittäminen	23
2.3.1	Tiehallinnon palvelukyky: Näkemykset uudesta yhteiskunnan tarpeista lähtevästä visiosta, saako haastateltavat tietoa ja palvelua halutessaan, mikä olisi informaation sisältö, mitä halutaan, ja mitkä ovat käytännön kannalta parhaat keinot informaation välittämiseen	24
2.3.2	Mikä on Tiehallinnolle sopiva vuorovaikutuksen toimintamalli sen toimiessa toisaalta tienpidon ja osin koko liikennejärjestelmän laadusta ja toimivuudesta vastaavana asiantuntija- ja tilaajaviraston ja toisaalta tienpidon ja liikennejärjestelmän kehittämisestä vastuullisena yhteiskunnallisena toimijana	29
3.	JOHTOPÄÄTÖKSET	32
3.1	Yleistä	32
3.2.	Tiehallinnon uusi rooli	33
3.3.	Tiehallinnon toimintaympäristö ja tienpidon kehityssuunta	33
3.4.	Tiehallinnon ja poliittisten päättäjien välinen vuorovaikutus ja sen kehittäminen	35
4	PAINOTUKSIA TIEHALLINNON JA POLIITTISTEN PÄÄTTÄJIEN VÄLISEN VUOROVAIKUTUKSEN KEHITTÄMISEEN	37
	LIITE	
	HAASTATELTAVAT	39

# 1 TYÖN LÄHTÖKOHDAT

## 1.1 Tavoitteet

Tiehallinto on uudistanut toimintaansa puolitoista vuotta sitten tehdyn tielaitosuudistuksen jälkeen. Tiehallinnolla on edessään uudenlaiset haasteet tilaajavirastona ja budjettivarojen käyttäjänä.

Tiehallinto on visiossaan määritellyt itsensä edelläkävijäksi, jonka toiminnan lähtökohtana ovat yhteiskunnan tarpeet. Tavoitteena on tehdä työtä yhteistyössä yhteiskunnan hyväksi ja antaa tienpidon asiantuntemus koko liikennejärjestelmän käyttöön. Yhteiskunnallinen vuoropuhelu on ratkaisevan tärkeää sekä Tiehallinnon toiminnassa että sen kehittämisessäkin.

Tätä taustaa vasten Tiehallinto käynnisti syksyllä 2002 selvitystyön, jossa haastattelututkimuksen menetelmin selvitettiin Tiehallinnon ja poliittisten päättäjien välisen vuorovaikutuksen kehittämistä. Samalla tuli selvittää ne keskeiset sisällölliset elementit, joita tämän vuorovaikutusjärjestelmän kautta tulisi välittää.

Työtä ovat Tiehallinnon puolelta ohjannut asiakkuusjohtaja Outi Ryyppö. Työn on toteuttanut Oy Viisikko-Femman Ab, jonka puolesta työstä on vastannut johtaja Tero Wallin.

## 1.2 Haastattelujen sisältö ja haastateltavat

Tässä työssä haettiin vastauksia Tiehallinnon ja poliittisten päättäjien vuorovaikutuksen kehittämiseen yhteiskuntasuhteiden kannalta keskeisiin kysymyksenasetteluihin. Painotuksena olivat:

1. Tiehallinnon uusi rooli
  - A. Tielaitosuudistuksessa asetetut tavoitteet ja arvio niiden toteutumisesta Tiehallinnossa ja Tieliikelaitoksessa. Arvio uudistuksen vaikutuksesta tienpitoon ja Tiehallinnon tehtäväkuvaan.
2. Tiehallinnon toimintaympäristö ja tienpidon kehityssuunta
  - A. Tiehallinnon toimintaympäristö: tienpidon nykytilanne ja tienpidon rahoituksen taso
  - B. Tienpidon kehityssuunta: kokonaisvaltainen lähestyminen väyläinfran kehittämisessä, uudet rahoitusmallit, tienpidon sisällön painotukset ja mahdolliset priorisoinnit.
3. Tiehallinnon ja poliittisten päättäjien välinen vuorovaikutus ja sen kehittäminen
  - A. Tiehallinnon palvelukyky: Näkemykset Tiehallinnon uudesta yhteiskunnan tarpeista lähtevästä visiosta, saavatko haastateltavat tietoa ja palvelua halutessaan? Mikä olisi informaation sisältö – mitä halutaan, ja mitkä ovat käytännön kannalta parhaat keinot informaation välittämiseen?



- B. Mikä on Tiehallinnolle sopiva vuorovaikutuksen toimintamalli sen toimiessa toisaalta tienpidon ja osin koko liikennejärjestelmän laadusta ja toimivuudesta vastaavana asiantuntija- ja tilaajavirastona ja toisaalta tienpidon ja liikennejärjestelmän kehittämisestä vastuullisena yhteiskunnallisena toimijana?

Haastateltavat ovat yhteiskunnan keskeisiä poliittisia päättäjiä. Puoluesihteerit edustavat puolueorganisaatioiden kautta merkittävää taustavallankäyttäjää ja he toimivat monilta osin linkkeinä puolueen jäsenten ja kansanedustajien välillä. Puoluesihteerit ovat mukana myös aktiivisessa päivänpolitiikassa osallistumalla mm. eduskuntaryhmän kokouksiin. Puoluesihteerit valvovat käytännössä puolueohjelmien toteutumista ja niiden valmistelua, joka on ajankohtainen asia nyt vaalien alla. Puoluesihteerit ovat myös itse aktiivisia edustuksellisella puolella esim. kolmen suurimman puolueen puoluesihteerit ovat ehdolla ensi kevään eduskuntavaaleissa.

Eduskuntaryhmien puheenjohtajat ovat vallankäytön ytimessä. Hallituspuolueissa he ovat käytännössä mukana päätöksenteossa osallistumalla oman ministeriryhmän toimintaan. Osalla ryhmäjohtajista on kokemusta myös ministerin tehtävistä.

Liikennevaliokunnan ja valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston jäsenet ovat kansanedustajien normaalien vallankäyttömahdollisuuksien lisäksi fokusoituneet erityisesti liikenne- ja väyläasioihin. Nykyinen valtioneuvosto-eduskunta toimintakulttuuri on pitkälle valtioneuvostopainotteinen. Enemmistöhallitus vie keskeiseltä osin esityksensä läpi myös eduskunnassa.

Aineiston merkittävyttä korostaa sen monipuolisuus, sillä käytännössä jokainen haastateltava on ollut nykyisen työtehtävänsä lisäksi myös alueellisen ja/tai jonkin muun yhteiskuntasektorin luottamustehtävissä. Vastaajat ovat näin ollen pystyneet analysoimaan tilannetta sekä oman organisaation- sa näkökulmasta että laajemminkin.

Haastateltavat jakautuivat eri ryhmiin seuraavasti:

Puoluesihteerit/heidän varamiehensä	7
Eduskuntaryhmien puheenjohtajat/heidän varamiehensä	7
Valiokunnan ja jaoston edustajat	11
Yhteensä	25

Käytännössä nämä ryhmät ovat mielipiteissään ja ajatuksissaan varsin homogeenisiä, joka näkyi myös heidän vastauksissaan. Vastausten eroja selittävätkin enemmän vastaajan omat intressialueet ja työhistoria, poliittinen suuntautuminen sekä hallitus/oppositioasetelma. Viimeksi mainitulla on kuitenkin yllättävän vähän vaikutusta.

Haastateltavat suhtautuivat haastatteluun erittäin positiivisesti. Ainoana ongelmana oli löytää sopivan rauhallinen haastattelu-aika. Haastateltaville oli edeltäkäs in sähköpostitettu työstä kertova, pääjohtajan allekirjoittama kirje. Jotkut haastateltavat delegoivat tehtävän ao. alueen vastuuhenkilölle.

### 1.3 Tutkimusmenetelmä ja aineiston käsittely

Tutkimusaineiston keruu toteutettiin kvalitatiivisena tutkimuksena, henkilökohtaisina syvähaastatteluina. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa on keskeisellä sijalla ns. kyllästyneisyysraja, jolla tarkoitetaan sitä tilannetta, jossa uusilla haastatteluilla ei saada enää lisää tietoa suhteessa aikaisempiin haastatteluihin. Tässä ei sinänsä kyllästyneisyysrajan löytämisellä ollut suurtakaan merkitystä, koska työssä haastateltiin käytännössä melkein kaikki tutkimuksen kohderyhmän kannalta keskeiset päättäjät liikenne- ja väyläpuolelta.

Valtioneuvoston edustajat jätettiin tietoisesti pois haastatteluista koska heidän näkemyksensä ja mielipiteensä asioista välittyvät normaalia Valtioneuvosto-LVM-Tiehallinto viranomaispolkua pitkin.

Aineiston käsittely tapahtui pääsääntöisesti kvalitatiivisesti. Kaikkien kolmen ryhmän aineiston tulokset käsitellään yhdessä. Tapauskohtaisesti tuodaan esille eroja, mikäli niitä ryhmien sisällä on. Vastausten homogeenisuuden lisäksi tätä puoltaa myös ryhmien pieni koko ja sitä kautta syntyvä mahdollisuus päätellä vastaajan henkilöllisyys vastauksesta. Tämä ei ole toivottua, sillä vastaajat ovat kaikki tunnettuja julkisuuden henkilöitä ja heille on haastattelutilanteessa tuotu esille haastattelun luottamuksellisuus. Haastateltavien intymiteettisuojaus takia yksilölliset haastattelut eivät näy raportissa, vaan vastaukset on koottu teemakohtaisesti. Tutkimuksessa käydään koko aineisto läpi aihekokonaisuuksittain.

### 1.4 Aineiston esittäminen

Aineisto on analysoitu kysymyskohtaisesti. Kursiivilla on kuvattu valikoituja haastateltavien vastauksia. Koko aineisto on mukana itse analyysissä, joka on kuvattu perustekstillä kunkin aihekokonaisuuden alussa.

Raporttiin otetut epäsuorat lainaukset (haastatteluista ei äänitetty) kuvaavat sekä tyypillisiä kommentteja että ao. asiaan liittyviä ulottuvuuksia. Vastauksissa näkyvät määrällisesti eniten toistuneet vastaukset sekä vastaukset, joilla on merkitystä Tiehallinnon ja asianomaisen organisaation kannalta ja jotka kuvaavat hyvin käytyä keskustelua. Raportissa käytetyt lainaukset ovat valittu tai esitetty siten, että haastateltavien intymiteetti säilyy.

Aineiston johtopäätökset kuvataan luvussa johtopäätökset. Luvussa kehittäminen tuodaan esille tutkimuksen johtopäätöksen mahdollisia vaikutuksia Tiehallinnon toimintaan.

## 2 TYÖN TULOKSET

### 2.1 Tiehallinnon uusi rooli

Tämä kysymysalue pitää sisällään seuraavat haastattelussa läpikäydyt teemakokonaisuudet:



1. Tielaitosuudistuksessa asetetut tavoitteet ja arvio niiden toteutumisesta Tiehallinnossa ja Tieliikelaitoksessa. Arvio uudistuksen vaikutuksista tienpitoon ja Tiehallinnon tehtäväkuvaan.

Kysymyksen tavoitteena oli paikantaa haastateltavien näkemykset puolitoista vuotta sitten tehdystä tielaitosuudistuksesta ja sen vaikutuksista nykyhetkeen.

### **2.1.1 Tielaitosuudistuksessa asetetut tavoitteet ja arvio niiden toteutumisesta Tiehallinnossa ja Tieliikelaitoksessa. Arvio uudistuksen vaikutuksista tienpitoon ja Tiehallinnon tehtäväkuvaan**

Tielaitosuudistuksessa asetetut tavoitteet ja arvio niiden toteutumisesta Uudistuksen tapahtuminen oli kaikkien tiedossa. Joidenkin osalta hiukan verryteltiin eli palautettiin mieleen mitä eri asioita uudistuksen yhteydessä sovittiin. Uudistuksessa muodostettuja organisaatioita; Tiehallintoa ja Tieliikelaitosta ja niiden tehtäväjakoa jouduttiin moneen otteeseen käymään läpi. Liki puolella haastateltavista oli osin epäselvä näiden organisaatioiden keskinäinen sidos. Yleisemmin ongelmana oli tielaitoksesta puhuminen, jolla pääsääntöisesti tarkoitettiin Tieliikelaitosta mutta kuitenkin niin että sen tehtäviin luettiin mm. laatutasosta vastaaminen. Organisaatioiden nimet ovat monien haastateltavien mielestä liian samankaltaiset.

Uudistuksen toteutuminen on sujunut valtaosan mielestä hyvin, jopa hämmästyttävän hyvin. Näkemykset olivat samansuuntaisia riippumatta poliittisista mielipiteistä tai haastatteluryhmittelystä.

Useat edustajat mainitsivat aktiivisesti vaikuttaneensa esityksen sisältöön ja erityisesti siihen, että samassa yhteydessä saatiin selkeä lisäpanostus tienpidon määrärahoihin.

Pyydettyäessä vastaajia arvioimaan eduskunnan tai omaa tietämystä uudistukseen liittyvistä asioista, niin merkittävä joukko vastaajista arvioi, että uudistukseen liittyy paljon epäselviä kohtia, jopa siihen liittyen mitä kukin tekee.

Molempien organisaatioiden katsotaan onnistuneen hyvin niille asetetuissa tehtävissä. Tieliikelaitoksen katsottiin onnistuneen hyvin henkilöstön sopeutamisessa ja tuloksen teossa. Tiehallinnon osalta todettiin luvattujen tehokkuussäästöjen toteutuneen. Joiltakin kansanedustajilta tuli sitä vastoin kritiikkiä siitä, että eduskunnassa sovittuja asioita tienpidon rahoituksen osalta ei hallituksen suunnassa noudateta.

Kriittisiäkin kommentteja ilmeni sekä Tieliikelaitoksen että Tiehallinnon toiminnasta. Tieliikelaitoksen katsottiin saavan etua neuvottelu-urakoista ja sen ylivoimaisesta markkinaosuudesta. Tähän liittyen jotkut vastaajat moittivat Tiehallintoa Tieliikelaitoksen suosimisesta toimintaperiaatteissaan ja erityisesti tilaamiskäytännöissä.

- ▮ Toteutui vaivattomasti.
- ▮ Nämä nimikysymykset ovat tuttuja ainakin jaoston jäsenille, mutta ei enää ehkä liikennevaliokunnassa tai muuallakaan tässä talossa saatikka muualla.
- ▮ Huono päätös koko uudistus. Se kahlitsee koko tiepuolen toimintaa verrattuna aikaisempaan tilanteeseen.
- ▮ Tilanne on samalla tavalla ongelmallinen kuin IL puolella, jossa valtio myös kilpailee omien veronmaksajiensa kanssa. Kaikki se mikä ei ole yleishyödyllistä tulee ottaa pois valtiolta. Jenkeissä asiat on järjestetty esim. ilmailupuolella siten, että valtio osallistuu helikoptereilla tapahtuvaan kuljetustoimintaan, jos alueella ei ole yksityistä kilpailua.
- ▮ Tuleeko Tieliikelaitoksesta liian iso? Tulisiko se jakaa ja yksityistää 2-4 osassa?
- ▮ Todennäköisesti monilla edustajilla on edelleen epäselvä kuva uudistuksesta.
- ▮ Nyt kun valittiin tämä suurten kilpailuttamisten tie niin tulee turvata riittävä määrä kilpailuun osallistuvia. Nyt esim. yhteen suureen urakkaan (50 milj.) tuli vain kaksi tarjousta. Pystytäänkö nämä suuret urakat oikeasti hallitsemaan.
- ▮ Onko tieliikelaitos yrittäjä tai välittäjä.
- ▮ Keskeinen asia uudistuksessa on palveluvelvoitteen säilyminen, itse uudistuksesta ei varmoja mielipiteitä vielä ole ja ne vaihtelee. Tuleeko käytännön tienpitoon luvutulla tavalla rahaa ja että kaikki liikenevät rahat käytetään tienpitoon?
- ▮ Olen liikennevaliokunnan jäsen ja kuitenkin minullekin on epäselvää kuka vastaa ja mistä.
- ▮ Henkilöstön osalta eduskunta oli itse asiassa liian kiltti kun se antoi muodostaa siirtymäajat näin pitkiksi. Nyt siellä on porukkaa, joka ei tee muuta kuin valittaa (ns. punaisen kortin miehet).
- ▮ Nyt on vielä ylimenokautta ja sitten vasta nähdään mihin tämä asettuu.
- ▮ Toimintamekanismi, joka tielaitosuudistuksessa toteutettiin tuli hyvin testattua autokatsastuksen uudistuksessa, palvelutaso nousi vahvasti.
- ▮ Jos asioita kysyy ministeriltä niin kaikki on kunnossa ja tehokasta. Tuntuu että uudistus on vain sotkenut asioita ja kallistanut hintoja ja vähentänyt tehokkuutta.
- ▮ Uudistuksen tietämys eduskuntatasolla on aika selvä, peruskuvio on selvä.
- ▮ Uudistus ei ole täysin selvä, se on kamalan moniulotteinen asia, silloin sen hyväksyin pitkin hampain se jätti auki monet reunaehdot
- ▮ Liikennevaliokunta on kiinnostunut erityisesti henkilöstön asemasta, onko ketään pakotettu irtisanomaan itsensä sopeutumisen vedoten

Arvio uudistuksen vaikutuksista tienpitoon ja Tiehallinnon tehtäväkuvaan  
Uudistuksen vaikutus tienpitoon nähtiin yleisesti positiivisena. Nähtiin, että toiminta on selvästi tehostunut ja säästöjä on saatu.



Monissa kommenteissa tuotiin myös esille, että uudistus on linjassa nykyisen kehityssuunnan kanssa, jossa tilaaminen ja tuottaminen eriytetään ja kilpailu avautuu. Yksittäisissä kommenteissa tuli esille vastakkaisiakin näkemyksiä uudistuksen vaikutuksista Tiehallinnon tehtäviin, toisaalta sen nähtiin helpottuvan, erään haastateltavan suulla sanottuna nyt on "oma pesä kunnossa", jolloin tehokas toimintamalli on mahdollinen. Toisaalta myös epäiltiin että onko Tiehallinnon "puhevalta" heikentynyt, kun se ei enää näy tien päällä.

- ▀ Saattaa olla että Tiehallinnon rooli heikkeni uudistuksessa. Onko puhevalta heikentynyt? Tiehallinnossa ei ainakaan ole tapahtunut vahvistumista.
- ▀ Rahankäytön tehokkuutta tarvitaan lisää, sillä hallinto laski urakat aivan päin helvettiä ja Tieliikelaitos joutui palauttamaan niitä voittorahoina 85 milj.mrk on käytetty taivaan tuuliin.
- ▀ Tässä mielessä imagon rakentamisessa on töitä myös suuren yleisön suuntaan, jotta tiedetään mitä itse asiassa on tapahtunut uudistuksessa.
- ▀ Uudistus toi lisärahoitusta tiepuolelle.
- ▀ Ei ole kovin syvällistä sanottavaa uudistuksen vaikutuksista, johtuu myös siitä etten ole kuullut mitään negatiivista. Voidaan sanoa että kohtuullisesti on onnistuttu. Negatiivista arvostelua on tullut varsin vähän ja sitä on tullut muiden urakoitsijoiden taholta siitä, että Tieliikelaitos saa ylimääräistä etua.
- ▀ Itse on käytännössä ollut tekemisessä hallinnon kanssa ja olettaa, että se suhteellisen hyvin hallitsee muutostyön kokonaisuuden.
- ▀ Tehostaa toimintaa, oma pesä kunnossa.
- ▀ Tiehallinto on ammatillisesti hoidossa ja hyvässä hallinnassa.
- ▀ Uudistus ei sinänsä näy kovinkaan hyvin kentällä. Siellä ne ajaa edelleen nämä keltaiset koneet.
- ▀ Uudistuksella on ollut varsin positiivinen vaikutus. Uudistuksen myötä myös kansanedustajien tietämys tieasioista on lisääntynyt, organisaatiouudistuksen avulla saatiin muutenkin paljon tietoa liikelaitoksista ja tilaajatuottaja organisaatiosta.
- ▀ Tiehallinnon ja Tieliikelaitoksen nimet menevät autuaasti sekaisin. Tieliikelaitoksen pitää löytää uusi nimi ja mm. sitä kautta saadaan nykyistä sekaannusta vähennettyä.
- ▀ Positiivisessa tahdissa mennään eteenpäin. Kentällä ei kuitenkaan kilpailu ole mennyt niin kuin olisi voinut toivoa 20 urakasta vain 17 oli mennyt ulkopuoliselle. Tosin puolitoista vuotta on varsin lyhyt aika, toisaalta tämä huono kilpailutilanne on pakko ottaa vakavasti.
- ▀ Imagon kannalta kansalaisille näkyy vain keltainen auto ja se kuvaa myös Tiehallintoa. Ihmiset eivät erota Tieliikelaitosta ja Tiehallintoa vaan niitä pidetään samoina organisaatioina.

Tielaitosuudistuksessa asetetut tavoitteet ja arvio niiden toteutumisesta Tiehallinnossa ja Tieliikelaitoksessa. Arvio uudistuksen vaikutuksista tienpitoon ja Tiehallinnon tehtäväkuvaan.

- ▮ Asetetut tavoitteet ovat pääasiallisesti toteutuneet.
- ▮ Monilla haastateltavilla oli epävarmuutta organisaatioiden tehtäväkuvista.
- ▮ Markkinoiden toimivuudesta ja suosimisesta ilmeni myös joitakin kriittisiä näkemyksiä.
- ▮ Lisää tienpidon tehokkuutta.
- ▮ Joidenkin mielestä uudistus on muuttanut Tiehallinnon tehtäviä helpompaan suuntaan, joidenkin mielestä taas heikentänyt sen painoarvoa.

## 2.2. Tiehallinnon toimintaympäristö ja tienpidon kehityssuunta

Tämä kysymysalue pitää sisällään seuraavat haastattelussa läpikäydyt teemakokonaisuudet:

1. Tiehallinnon toimintaympäristö: tienpidon nykytilanne ja tienpidon rahoituksen taso
2. Tienpidon kehityssuunta: kokonaisvaltainen lähestyminen väyläinfran kehittämisessä, uudet rahoitusmallit, tienpidon sisällön painotukset ja mahdolliset priorisoinnit

Tämän osion tavoitteena on saada haastateltavilta mahdollisimman kokonaisvaltainen näkemys tienpidon ja laajemminkin koko väylänpidon ja liikennejärjestelmän nykytilanteesta ja kehityssuunnasta. Nämä kysymysalueet ovat hyvin yleisiä ja tavoitteena onkin ollut saada avointen kysymysten kautta esiin keskeisimmät asiat tästä kokonaisuudesta.

Näkemykset nykyrahoituksen käytöstä, sen riittävydestä ja rahoituksen riittävyyden/riittämättömyyden perustelut yhdistettynä päättäjien lähitulevaisuuden painotuksiin, antavat hyvän pohjan erilaisten toimenpiteiden ja tavoitteiden perusteluille ja suuntaamiselle.

### 2.2.1 Tiehallinnon toimintaympäristö: tienpidon nykytilanne ja tienpidon rahoituksen taso

#### Tienpidon nykytilanne

Tienpidon nykytilanne nähtiin pääsääntöisesti kohtalaisena, johon myös tehdyn uudistuksen katsottiin omalta osaltaan vaikuttaneen luomalla tehokkuutta toimintaan ja tuomalla lisärahoitusta. Päätieverkon kuntoa pidettiin yleensä tyydyttävänä, mutta alempiasteisen tieverkon kunnosta oltiin huolissaan. Alempiasteisen tieverkon kunnossa ja yleensäkin ylläpidossa nähtiin puutteita sekä sen laadussa että rahoituksen tasossa. Monilla vastaajilla painottui erityisesti huoli liikenneturvallisuudesta. Säilyykö se riittävänä erityisesti alempiasteisella tieverkolla?



Tienpidon nykytilanteen kriittisinä tekijöinä nousi esille alueellinen eriarvoisuus ja hankkeiden painottuminen pääkaupunkiseudulle. Toisaalta joillakin vastaajilla oli näkemys siitä, että Suomessa ei pystytä jatkossa ylläpitämään nykyisenkaltaista tieverkon tasoa.

Jonkin verran kannettiin huolta laatutason säilymisestä nykytilanteesta, jossa toisaalta on niukasti rahoitusta ja toisaalta on tullut uusia toimijoita kunnossapitoon ja hoitoon. Pysytäänkö näiden toimintaa valvomaan ja onko mittarit kunnossa?

Tienpidon nykytilanteesta toiminnallisessa mielessä korostui myös jo joidenkin vastaajien aikaisemmin uudistuksen yhteydessä esiin nostama näkökulma eduskunnan halusta itse vahvasti vaikuttaa tienpidon nykytilaan.

Tiehallintoon ei juurikaan kohdistunut kritiikkiä nykytilanteesta tai sen laadusta vastaamisesta. Ainoastaan kahdessa tai kolmessa haastattelussa tuli esille näkemys, että Tiehallinto ei hoitaisi asioita olosuhteisiin nähden hyvin. Jonkin verran tuotiin esille tienpidon tehokkuuden lisääntymistä.

- ▶ Päätieverkon osalta rakenne on kunnossa. Tulisi ehkä tehokkaammin ja taloudellisemmin rakentaa alempiasteista tieverkkoa ja niissä on tällaiset matkatieverkot ja ketjut hyviä kokonaisuuksia.
- ▶ Onko tiehallinto saanut viestiä siitä, että tiet rapautuvat. Toisaalta esim. terveydenhuollon rapautuminen on ajanut tiepuolen ongelmien ohi.
- ▶ Nyt on taas isoja hankkeita tulossa ja niihin on paineita kuten esim. Tampereen ohikulkutie ja Vuosaaren hanke. On varsin mahdollista että eduskunta ei hyväksy hallituksen toimintalinjauksia ja priorisoi itse hankkeita tärkeysjärjestykseen.
- ▶ Mielestäni pitää pystyä tekemään turvallisemmin ja halvemmalla sekä paremmalla asenteella. Koska valtion budjettiin ei ole tulossa lisää rahaa, tulisi raha jakaa nykyisen raamin sisällä paremmin.
- ▶ Kaluston tulee olla myös uusilla urakoitsijoilla riittävän hyvää, esimerkiksi polanteiden hoito riittävän raskaalla ja hyvällä kalustolla.
- ▶ Tärkeää on että nykymalli antaa mahdollisuuden yrityksille rakentaa toimintamalleja jolla ao. infrahankkeet saadaan toteutettua mahdollisimman monipuolisesti ja tilaajalle edullisesti.
- ▶ Näyttää siltä, että kaikki hankkeet menevät Uudenmaan alueelle.
- ▶ Huolestuneita viestejä tulee tiestön kunnossapidosta päätieverkon ulkopuolelta.
- ▶ Liikenneturvallisuus on keskeisin asia sen pitäisi kuulua hallinnolle eikä Tieliikelaitokselle.
- ▶ Turvallisuus keskeinen asia. Toiminnan perusta kunnossapidossa, sillä se ratkaisee tiestön turvallisuuden.
- ▶ Suomessa on hyvä päätieverkko ja eurooppalaisittain erittäin kovatasoinen, sivutiet voivat tosin olla huonommassa kunnossa.
- ▶ Liikenneinfrastruktuuri on parasta aluepolitiikkaa, jota voi olla. Näillä hankkeilla ja tietöillä tehdään hyvää aluepolitiikkaa.

- Tällä hetkellä politiikka on hötkyilevää, joka näkyy myös liikenne- jaostossa.
- Suomessa on hallintoa 20 milj. ihmiselle samoin on teitä vastaavalle määrälle, joten esim. syrjäteiden kunto on ongelmallinen ja herääkin kysymys, miten ne kaikki voidaan hoitaa?
- Teiden huonokuntoisuuden takia trendinä on nimenomaan ollut alemman asteen tieverkon kunnan heikkeneminen. Tiet tulisi pitää ehdottomasti paremmassa peruskunnossa säästösyistä.
- Tiepolitiikan hoito myös alueellisesti on äärettömän tärkeää jo metsäteollisuudenkin takia. Suomi elää edelleenkin metsistä.
- Ongelmana voivat olla Kurun tien tapaiset asiat, joissa yksityinen urakoitsija on mennyt nurin. Miten nämä pystytään estämään. Keinona voisi olla laatujärjestelmien vaatiminen yrityksiltä ja pelkkä hinta ei saa ratkaista näitä asioita eli tulee varmistaa, että myös alihankkijoissa on päteviä ammattimiehiä näihin hommiin.
- positiivinen palaute. Tiet periaatteessa hyvässä kunnossa.
- Tiehallinnon kuntopistemalli ja bonusmallien kehittäminen. Onko se kaikilta osin järkevä? Tietullit ovat.
- Hyviä jos se voidaan kohdistaa tasavertaisesti kaikkiin osapuoliin ympäri maata.
- Alempiasteinen tieverkosto ei saisi tästä huonontua, sieltä tulee paljon palautetta erityisesti puutavarakuljetuksiin liittyvää, toukat tuhoo puut kun seisoo teiden päässä.
- Tienpidon tehokkuus on hoidettu uudistuksella varsin hyvin. Toisaalta nyt on syntymässä kehityssuunta, jossa ollaan pitävinään tiet hyvässä kunnossa, mutta sisältä ja rakenteellisesti tiet heikkenevät, koska perustienpidon rahoitus on niin raskaasti alimitoitettu.
- Kunnossapidon tarve on kasvanut. Toivotaan tilaajilta parempia mittareita kunnossapitoon. Onko nykyisiä mittareita analysoitu ja kehitetty riittävästi? Millä tavalla nämä laatutekijät näkyvät urakkakyselyssä?
- Arvioitaessa nykytilannetta infra pelaa eurooppalaisittain hyvin nimenomaan valtateiden osalta.
- Tuntuu että esim. Itä-Suomessa on tiet käyttöön nähden liian korkeatasoisia.
- Nykyinen laatutaso ei määrittele turvallisuutta riittävästi. Ainoa tapa miten nyt parannetaan turvallisuutta ovat nopeusrajoitukset.

#### Tiehallinnon toimintaympäristö: tienpidon nykytilanne

- Tienpidon yleistilannetta pidetään kohtuullisena.
- Päätieverkon kuntoa pidettiin yleensä vähintäänkin tyydyttävänä mutta alempiasteisen tieverkon kunnosta oltiin huolissaan.
- Alueellinen eriarvoisuus korostuu, koska useiden haastateltujen mielestä hankkeet painottuvat pääkaupunkiseudulle.
- Tiehallinnon toimintaan kohdistui vain vähän kritiikkiä nykytilanteesta puhuttaessa.



### Tienpidon rahoituksen taso

Ylivoimainen enemmistö näki rahoituksen tason olevan liian alhaisen nimenomaan alempiasteisen tiestön hoidon ja kunnossapidon osalta. Pelko rapistumisesta korostui.

Jonkin verran tuli esille myös uusinvestointihankkeiden vähäisyys. Toisaalta tuli myös palautetta siitä, että infrahankkeisiin on viime vuosina tullut lisää rahoitusta. Rahoituksen suuntaamisessa kritiikkiä tuli lähinnä hankkeiden painottumisesta etelään "Ruuhka-Suomeen". Tilanteeseen vaikutti myös kiivaana käyty keskustelu Vuosaaren infrahankkeiden rahoituksesta, jonka katsottiin tukevan myös pääkaupunkiseudun kehittämistä ehkä muiden kohteiden kustannuksella.

Valtaosalla vastaajista oli selkeä valmius nostaa perustienpidon rahoituksen tasoa. Opposition edustajat olivat jonkin verran kriittisempiä.

Haastatteluissa käsiteltiin myös nykyisiä rahoitusmuotoja. Joidenkin edustajien mielestä jälkirahoitushankkeet ja muut sellaiset hankkeet, jotka sitovat kehyksiä pitkäksi aikaa ovat haitallisia.

- ▮ Nyt tilanne on monilta osin älytön, tiettyjä hankkeita joudutaan lopettamaan rahojen vähäisyyden takia esim. kuntarajoille.
- ▮ Kunnossapidossa sadan miljoonan euron vaje.
- ▮ Kaikki rahat ovat menneet E-18 tiehen. Erityisesti tämä haittaa perusparannuspuolta.
- ▮ Tienpitoon on viime vuosina tullut lisää rahaa 50 milj. €. Kuitenkin perustienpito on kärsinyt kovasti.
- ▮ Missä kulkee rahoituksen tasapaino uusien hankkeiden ja peruskunnossapidon välillä? Tämä raja täytyy dokumentoida.
- ▮ Ylipäänsä niukkojen resurssien käyttö on tehotonta sekä Tiehallinnossa että Liikuvassa poliisissakin. Miksi tehdään urapaikkauksia niin aikaisin?
- ▮ Nykyään säästetään liikaa. Esimerkki väärästä säästämisestä: Eräs kunta päätti säästää hiekoittamisessa eräässä mäessä ja tämän takia kaksi vanhusta kaatui ko. mäessä ja molemmille tuli lonkkamurtuma, joiden hoitotoimet maksoivat n. 70.000 mk. Säästyneen hiekkakuorman arvon ollessa n. 500 mk, mutta tämä kuormasäästö kohdistui eri momenttiin kuin tämä toisen momentin menoerä.
- ▮ Vuosaaren satamahanke tulee kuitenkin kehyksiin ja syö muuta rahaa vaikka toisin väitettäisiin, pitää olla rehellinen se syrjäyttää ainakin Heinolan tien ja Savonlinnan liikennejärjestelyt
- ▮ Enemmän rahaa perustienpitoon/ylläpitoon kuin uusiin hankkeisiin.
- ▮ Kokonaisrahoitushanke on hyvä asia mutta nämä joululahjahankkeet, joissa kansanedustajat vetävät kotiinpäin ovat huonoja juttuja.
- ▮ Kuka rahoittaa mitään. Tämä asettaa kunnat eriarvoiseen asemaan. Valtio rahoittaa hankkeet läänin laidalla ja suuret kunnat osallistuvat omiensa rahoittamiseen.

- ▮ Kehyksiä sitovat hankkeet vaikuttavat pitkälle eteenpäin ja se on rasite. Tämä näkyy esim. jälki/kokonaisrahoitushankkeissa.

#### Tiehallinnon toimintaympäristö: tienpidon rahoituksen taso

- ▮ Alempiasteisen tiestön kunto heikkenee rahoituksesta johtuen
- ▮ Enemmistöllä halu nostaa juuri perustienpidon rahoitusta
- ▮ Infrahankkeita ollut liian vähän, toisaalta todettiin että viime vuosina hankkeisiin on tullut rahaa

### 2.2.2 Tienpidon kehityssuunta: kokonaisvaltainen lähestyminen väyläinfran kehittämisessä, uudet rahoitusmallit, tienpidon sisällön painotukset ja priorisoinnit

#### Kokonaisvaltainen lähestyminen väyläinfran kehittämisessä

Kaikki vastaajat pitivät tärkeänä, että väyläinfran kehittämistä käsitellään yhtenäisesti. Tämä korostui erityisesti rata- ja tieverkon osalta.

Yhteisessä käsittelyssä nähtiin monia hyötyjä: hankkeet eivät lyö toisiaan "korville," korostuisi ekologiset arvot, voitaisiin ratkaista asioita niin, ettei ainakaan samanaikaisesti heikennettäisi jollain alueella molempia verkkoja ja hankkeita voidaan vertailla keskenään. Samalla myös koko infrapuolen vaikutusvalta ja painoarvo lisääntyisi.

Yksi näkökulma oli myös pelko siitä, että esim. ratapuolen hankkeilla perustellaan rahoituksen heikentäminen tiepuolella ja vastaavasti ympäristöystävällinen raideliikenne jää tiepuolen varjoon.

Useat vastaajat painottivat myös kokonaisvaltaisen suunnitteluotteen merkitystä koko väylä- ja liikennesuunnittelussa. Kokonaisvaltaisuudessa painottuu pitkä aikajänne ja hankkeiden ajallinen ja fyysinen sijoittuminen eri puolelle Suomea.

Kokonaisvaltaisella lähestymisellä jotkut vastaajista tarkoittivat myös laajempien talous-, työvoima- ja aluepoliittisten mallien vaikutusten analysointia osana väyläpolitiikkaa.

- ▮ Tulee toimia yhteistyössä väylähankkeissa, jotta ne eivät löisi toisia korvilleen. Olisi hyvä käsitellä rataverkkoa myös tieasioiden yhteydessä. Nopeat junayhteydet esimerkiksi vähentäisivät teiden kehittämisen tarvetta.
- ▮ Yhteistoiminta ratapuolen kanssa on hyvä asia. Yhdessä ollaan suurempi ja on hyvä, että ulospäin ei näy rata- ja tiepuolen riitelyä rahoista.
- ▮ Synkronoitu yhteistoiminta läpi koko alan on erittäin hyvä ajatus väyläalalla. Yhteinen voima voisi olla merkittävästi suurempi ja samalla tulee tarkasteltua laajemminkin ko. aluetta.
- ▮ Jos väylät olisivat yhdessä, se olisi hyvä asia ja myös ekologisesti kestävämpää. Taloudellisesti se voisi olla vaikeaa.



- ▶ On hyvä ajatus, että rataverkko ja tieverkko yhdessä lähtevät liikkeelle viemään alan kehittämistä eteenpäin. Ei pidä käydä siten, että RHK lopettaa jonkin rataosuuden ja samalla myös kyseisellä alueella tietien kunto heikkenee.
- ▶ Väylähallinto olisi yhteistoiminnan kannalta varsin hyvä ratkaisu, sillä esim. TT pitää sitä toimivana mallina. Tällöin kokonaistarkastelu tulisi paremmin esille ja nähtäisiin mikä on kokonaisuus.
- ▶ On tärkeää yhdistää rata- ja tieverkkobudjetointi ja rakentaa infraa tarpeen mukaan. Esim. kun Pendoliinot tulevat, niin kyllä ne myös vaikuttavat tien käyttöä hiljentävästi. Ylensäkin pitäisi pystyä suunnittelemaan hankkeet siten, että kun tänä vuonna hoidetaan Turun suuntaan, niin sitten myöhemmin Tampereen suuntaan.
- ▶ LVM ei osaa kunnolla toteuttaa väyläinfrakokonaisajattelua ja tätä kautta myös ko. alueen painoarvo jää heikoksi, vaikka se on äärettömän tärkeä koko kansantaloudelle ja sen edelleen kehittämiselle.
- ▶ Tiehallinnolla pitää olla yhtenäinen alueellinen näkökulma muiden alueellisten toimijoiden kuten TE-keskusten kanssa.
- ▶ Pitää ottaa uusi talous mukaan. Me olemme Nokian avulla uuden talouden kansakunta. Emme ole kuitenkaan ottaneet tätä uutta taloutta huomioon esim. liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Se voisi antaa uusia painotuksia.
- ▶ Lähtökohtana pitää olla koko maan kattava kokonaisuus - ekologisesti kestävä liikennejärjestelmä. Tällöin rautateille tulee sille kuuluva painoarvo liikennejärjestelmä kokonaisuudessa. Näitä kohteita ovat mm matkakeskukset.
- ▶ Tiehallinnon tulee saada sellainen mandaatti tulevalta hallitukselta, joka antaa ohjelman kautta valmiuden suunnitella toimenpiteitä mahdollisimman pitkälle.
- ▶ Tarkoituksena on kehittää kokonaisvaltainen ajattelutapa, jossa säädetään kokonaisuudessa ei yksittäisissä asioissa.
- ▶ Verkottunut toimintamalli on tärkeää esim. Tieliikelaitoksen osalta. Kilpailun kannalta on hyvä, että on mukana pieniä urakoitsijoita alihankkijoin.
- ▶ Järeän rakenteen struktuuria tulee katsoa varsin laajasta kokonaisuudesta niin pääradan, kuin kehäkolmosen että idän suunnan kannalta eli katseet kohti koko liikennejärjestelmää. Erityisesti solmukohdat ovat keskeisiä.
- ▶ Järeän rakenteen kokonaiskuva ei tule ilmi missään budjetissa, vaikka siellä on esim. talouspolitiikasta vastaavat kokonaisuudet.
- ▶ Huomioitavaa on, että alalta puuttuu valtakunnantason suunnittelu kuten on energia-alalla ja tästä valtakunnallisesta suunnittelusta edetään sitten maakuntatasolle.
- ▶ Huomioidaanko riittävästi sitä, kuinka paljon tielinjan tai muun tierakenteen muutos vaikuttaa yhdyskuntarakenteeseen ja yksittäisten ihmisten elämään, jotka asuvat tien läheisyydessä. Tämä koskee erityisesti haja-asutusaluetta. Poliittikka tieverkon muuttamisesta on hyvin tärkeää.

- ▮ Infrahankkeiden käyttö työvoimapolitiikassa on hyvä keino, mutta se edellyttää, että työt saadaan käyntiin heti. Nyt tehdyt päätökset vaikuttavat vasta ensi vuonna.
- ▮ Asioita tulisi ajaa mahdollisimman poikkiministeriöllisesti sillä kun on huono työllisyystilanne se näkyy ensin TM sitten STM ja myöhemmin OM:ssa ja myös maaseudulla MMM:ssa.
- ▮ Suomesta puuttuu ristiin laskenta eli lasketaan jonkin hankkeen kokonaisvaikutukset.
- ▮ Infraohjelmien pitää olla hallituskauden mittaisia.
- ▮ Mikä on yhteiskunnan kehityssuunta limittyminen vai lomittuminen se määrittää kehittämistä?
- ▮ Verkkoteknologia, kuten myös liikenneverkot luovat pohjan alueen tasapainoiseen kehittämiseen. Tieverkko on siis osa laajempaa muuta verkkoa ja asioita tulisi tarkastella myös tästä kokonaisuudesta käsin.
- ▮ Yhteistoimintaa voisi kehittää mm. aluekehittämisen puitteissa. Vrt. uusi aluehallintolaki sekä tieliikelaitoslaki 2 pykälä.

Tienpidon kehityssuunta: kokonaisvaltainen lähestyminen väyläinfran kehittämisessä

- ▮ Väyläinfran kehittämistä tulee käsitellä yhtenäisesti.
- ▮ Yhteistoiminnasta merkittäviä taloudellisia ja toiminnallisia hyötyjä.
- ▮ Kokonaisvaltainen suunnittelu infra- ja liikennehankkeisiin.
- ▮ Talous-, työvoima- ja aluepolitiikka tulee nähdä osana väyläpolitiikkaa.

### Uudet rahoitusmallit

Nykyiseen budjettirahoitukseen todettiin olevan vaikea saada merkittäviä tasokorotuksia, joka antaa pohjaa uusien rahoitusmuotojen pohdiskelulle. Useat haastateltavat toivat esille epäilyn, ettei VM tule hyväksymään muita kuin budjettiperusteisia rahoitusmuotoja.

Uudet rahoitusmallit kiinnostavat, vaikka niistä ei sinänsä mitään lopullista ratkaisua väyläinfran rakentamiseen ja ylläpitoon uskottu syntyvän. Uusista rahoitusmalleista ei ole päättäjien keskuudessa mitään ehdotonta konsensusta.

Partnerirahoituksen ja erilaisten EU-rahoitusmuotojen nähtiin olevan hyviä malleja. Kuntarahoitus osana partnerirahoitusta nähtiin hyvänä väylänä monissa vastauksissa, mutta toisaalta korostettiin myös kuntien heikkoa taloudellista tilannetta ja sen tuomaa mahdollista eriarvoisuutta.

Suhtautuminen jälkirahoitukseen jakoi vastaajat puolestapuhujiin ja hyvinkin kriittisiin.

Tullit olivat asioita, joista enemmistö halusi lisäselvityksiä.

- ▮ Budjettirahoitukseen on vaikea saada tasokorotuksia jatkossakaan, sillä on monia muita hyvinkin tärkeitä yhteiskuntaelämän lohkoja.



## Useamman vastaajan suulla myös todettiin

- Jälkirahoitusmallit ja tietullit voisivat hyvinkin tulla kysymykseen, jos löytyy vaihtoehtoinen malli.
- Rahoitus on tuhannen taalan kysymys olisi hyvä jos siinä voitaisiin myös edetä uusien rahoitusjärjestelmien kautta jälkirahoitusmalli ei liene ollut kovinkaan hyvä malli.
- Tietulleissa tulee ottaa huomioon niiden koko maata koskeva hyödyntäminen.
- Erilaiset INTERREG- ja muut EU-rahoitusmahdollisuudet tulee aina selvittää.
- VM on varsin nihkeä näille uusille rahoitusmuodoille, kuten rahastoille, vaikka meillä toisaalta on huoltovarmuusrahasto. Esimerkiksi kaikkinaisen korvamerkintä näyttää olevan vastenmielistä VM:lle.
- Pääkaupunkiseudulla investointipaine kasvaa ja tähänkin pitää kiinnittää huomioita. Ehkä tietullit voisi olla hyvä.
- Seutukunnallisia alueellisia kehityshankkeita voisi erilaisilla partnerirahoituksilla nopeuttaa. Se olisi erinomainen tapa, eikä se loukkaa kenenkään etua. Niitä vain aiennetaan ja valtio sitoutuu toteuttamaan ne valtion budjetista sitten, kun niiden aika on. Kuntien osallistuminen hankkeisiin olisi vapaaehtoista.
- Jälkirahoitusmalli olisi parannettuna versiona hyvä malli ja esim. Heinola olisi voinut lainata rahaa valtiolle moottoritien tekemiseksi Heino-laan saakka.
- Rahaa voitaisiin kerätä erilaisilla yhteisillä kassoilla nythän vain pieni osa siitä palaa käyttöön tiepuolelle tosin VM kiistää tämän.
- Kokonaisrahoitusjärjestelmällä on laaja kannatus. Jälkirahoitusta voidaan käyttää vain merkittävässä hankkeissa eli TEN-verkon hankkeissa. Useat hankkeet eivät etene, koska niihin ei ole perinteistä rahaa ja uudella tekniikalla on mahdollista saada tätä rahoitusta erilaisilla käytötmaksuilla. Erilaiset tunnistimet ovat näitä ratkaisuja. Liikenne-rahaston perustaminen ei myöskään ole huono idea. Lisäkasvu voitaisiin käyttää tienpitoon eli käytännössä budjettirahoituksen tarve ei sinänsä nousisi.
- Pitää uskaltaa ajaa korvamerkittyjä rahoja, kuten homekouluasiat.
  - Rahoituksellisesti voisi teollisuus ja kunnat olla mukana partnerirahoituksessa. Kuntatalous on kuitenkin niin heikoissa kantimissa, että sieltä ei paljon apua tule.
- Kovin innostuneita ei olla jälki- tai muuhun budjetin ulkopuolisiin rahoitusmuotoihin Toisaalta Lahden moottoritie osoitti kerralla tämänkaltaisen rakentamisen hyödyt.
- Partnerirahoitus, jossa esim. kaupungit ovat mukana on hyvä asia. Tämä saattaa kuitenkin lisätä alueiden eriarvoisuutta ja voi nopeuttaa hankkeita, jotka muuten eivät olisi listalla aivan kärjessä.
- Tie tulee nähdä sijoituksena ei käyttömenona. Kuntien osalta partnerirahoitusta voitaisiin kehittää hyödyntämällä tieympäristön kaavataloudellisia vaikutuksia vrt. Tampereen ohikulkutie.

#### Tienpidon kehityssuunta: uudet rahoitusmallit

- ▮ Budjettiperusteisen rahoituksen taso ei todennäköisesti kasva, uusia rahoitusmalleja vaikea saada läpi.
- ▮ Uudet rahoitusmallit kiinnostavat, niistä halutaan lisää tietoa.
- ▮ Partnerirahoituksen ja erilaisten EU-rahoitusmuotojen nähtiin olevan hyviä malleja.
- ▮ Suhtautuminen jälkirahoitukseen jakoi vastaajat puolestapuhujiin ja hyvinkin kriittisiin.

#### Tienpidon sisällön painotukset ja priorisoinnit

Painotuksista merkittävin oli liikenneturvallisuuden korostuminen. Liikenneturvallisuus on teema, jonka avulla nähtiin olevan mahdollista saada lisää rahoitusta väylähankkeisiin.

Myös tasapainoinen alueellinen kehittäminen ja ympäristönäkemykset ovat tärkeitä useille vastaajista.

Hankkeita ja yleensäkin koko väyläinfraa pitäisi pystyä tuomaan esille mahdollisimman pitkällä aikajänteellä, jolloin erilaiset taloudelliset panostukset ja myös toimintojen jakaantuminen eri alueille olisi selkeästi nähtävissä.

Käytännössä enemmistö vastaajista näki olevan tarvetta välittömiin toimenpiteisiin tieverkolla ja tähän tarkoitukseen tulisi ohjata rahoitusta nykyistä enemmän jo tämän hallituksen aikana.

Sellainen priorisointi, jossa jätettäisiin joitakin osia verkosta hoitamatta esimerkiksi liikennesuoritteeseen perustuen ei näyttänyt olevan mahdollista, sillä aluepolitiikka ja muut syyt edellyttävät tiestön riittävän hyvää kunnossapitoa.

Priorisoinnilla osa vastaajista tarkoitti myös sitä, että yhteiskuntaa kehitetään siten, ettei synny uusia väylätarpeita. Joidenkin mielestä rautatieliikenne tulee ympäristösyistä priorisoida tieliikenteen edelle. Pitkäjännitteinen suunnittelu on osa priorisointia.

- ▮ Liikenneturvallisuustyön tulee selkeästi olla jonkin intressitahon hyppysissä. Nyt puhutaan vain Hands-free käyttöpakosta ja toisaalta vain erilaisista suosituksista kypärän ja heijastimen käytön osalta, joiden pitäisi myös olla pakollisia.
- ▮ Valaistusolosuhteiden osalta erilainen keinotekoinen valaistus on turvallisuuden kannalta paras ratkaisu.
- ▮ Samoin tulee rampit miettiä uudella tavalla.
- ▮ Turvallisuudessa pitää puhua myös loukkaantuneista eikä vain menehtyneistä. Onnettomuudet tapahtuvat risteyksissä. Eriväriset valot varoittamaan vaarallisista risteyksistä.
- ▮ Nyt tulisi käynnistää pieniä liikenneturvallisuutta parantavia hankkeita, joita on ympäri Suomea.



- ▶ Keskeinen kokoava asia on liikenneturvallisuus. Siihen kuuluvat turvaliset kaistat ja väylät ja ylipäänsä teiden pitää olla niin hyviä, että niiden kunnosta ja rakenteesta ei aiheudu riskejä.
- ▶ Perustienpidon taso tulee pystyä pitämään korkeana ja sitä ei saa erilaisilla ratahankkeilla syödä. Logistisesti yhteistoiminta ratapuolen kanssa on järkevää. Lipposen ykkösen aikana päästiin ratapommi purkamaan, mutta nyt tulee saada tiepommi purettua ja tämä on myös liikennejaoston kanta. Vasta nyt kun ollaan saatu E-18, niin myös investointiohjelmaa ollaan saatu vähän lähemmäksi Ahon hallituksen aikaa.
- ▶ Priorisoinnin miettiminen on todella tärkeää, nyt budjettirahat perustienpidossa ovat vähentyneet 90-luvulla. Pääväyläverkot toimivat hyvin. Alempi tieverkko ja yksityistiet ovat vaikeammassa roolissa.
- ▶ Tienpito on osa koulutus- ja terveydenhoitojärjestelmää, sillä se turvaa mahdollisuuden käyttää niitä. Näin saadaan vähennettyä ehkä joidenkin kohteiden investointeja, kun turvataan aikaisempaan kohteeseen paremmat liikenneyhteydet.
- ▶ Tässä talossa on tarve vaikuttaa ja tällöin Tiehallinto voisi tuoda tarkemmin esille perustienpidon ja kunnossapidon kriteerit. Mitkä ovat tärkeimmät kriteerit (tien kunto, liikennemäärät jne.)? Tätä kautta voidaan tehdä priorisointia.
- ▶ Infrassa pitäisi olla kahden vaalikauden ohjelma.
- ▶ Muutaman miljoonan markan hankkeita. Niiden työllistävä vaikutus on varsin suuri ja näin voitaisiin täsmätyöllistää myös vaikeilla työllisyys-alueilla.
- ▶ Nykyisen hallituksen pitää tehdä päätöksiä infrahankkeiden aloittamisesta jo nyt, eikä jättää niitä seuraaville hallituksille noin 100 milj. euron hankkeet voitaisiin aivan hyvin käynnistää jo nyt, jolloin ne eivät juurikaan rasittaisi ensivuoden ts. nykyistä budjettia.
- ▶ Tiepuolella on tarpeiden ja resurssien välillä huutava ristiriita. Tiepiirien välistä rahoituksen jakoa tulee jonkin verran kehittää. Se ei saa olla liikaa liikennesuoritteisiin perustuvaa.
- ▶ Luodaan tulevaisuudessa toimivia luonnollisia aluekokonaisuuksia, joiden infrasta pidetään huolta.
- ▶ Kun puhutaan rahoituksesta ja hankkeista niiden toteutukseen pitää olla parikin etenemisvaihtoehtoa. Yksi vaihtoehto ei ole riittävä, mutta ei myöskään se, että hankkeita on hallitsematon määrä.
- ▶ Suomeen tarvitaan useita kasvukeskuksia ja myös poikittaisliikenne tulee ottaa huomioon.
- ▶ Maahan tarvitaan jonkinasteinen väylien minimipalvelutaso.
- ▶ Alueellisesti tietyistä yliopistokaupungeista tulee keskittymiä, joiden väylien tulee olla kunnossa.
- ▶ Työllisyys voisi olla yksi näkökulma katsoa koko väyläalaa. Hankkeet ovat erittäin nopea tapa saada työpaikkoja alueille, joilla on vaikea työllistää ja niillä infrahankkeet toimivat hyvin kertaluontoisina suhdannetasajina.

- ▶ Pitäisi olla pitkän aikavälin suunnitelma siitä, millä aikataululla ja mitä eri hankkeita eri puolelle maata toteutetaan ja näin turvataan tasapuolinen alueiden kehittäminen.
- ▶ Tiepolitiikan hoito myös alueellisesti on äärettömän tärkeää jo metsäteollisuudenkin takia. Suomi elää edelleenkin metsistä.
- ▶ Maitotalouden kannalta myös alempi tieverkosto erittäin tärkeä.
- ▶ Tätä nykyä painopisteen tulee olla alempiasteisessa tieverkossa.
- ▶ Tärkeitä näkökulmia ovat turvallisuus ja helppo liikkuvuus kestävän kehityksen periaatteella.
- ▶ Rataverkon ja katuverkon osalta tilanne on sama, tulee katsoa toimintaa yhtenäisesti aina koko ketjua myöten ja tältä pohjalta tehdä priorisointi. Infran tarpeet tulisi olla tiedossa n. 10 vuoden säteellä. Eduskunta ja jaosto linjaisivat siihen neljän vuoden välein kantansa.
- ▶ Kriteerit, joilla hankkeita tulee perustella ovat kansainvälinen liikenne, liikenneturvallisuus ja maakuntakeskusten yhteydet markkina-alueille. Eri hankkeet tulee laittaa tärkeysjärjestykseen. Hyöty-kustannussuhde tulee laskea uusille hankkeille.
- ▶ Priorisoinnit tulee tehdä siten, että rautatiet ja joukkoliikenne ovat etusijalla. Tulee lähteä todellisista kestävän kehityksen periaatteista.
- ▶ Meidän kannalta erittäin tärkeitä ovat tieasiat, jotka liittyvät rannikoihin ja siellä olevaan maaseutuun. Näillä alueilla tieasioita pidetään peruspalveluihin verrattavissa olevina asioina.
- ▶ Turvallisuuden näkökulma on myös keskeinen siihen ollaan valmiita satsaamaan ja näitä asioita tulee tuoda huomattavasti enemmän julkisuuteen. Vrt. Ruotsiin, jossa infra ja infrahankkeet ovat kovassa huudossa.
- ▶ Tarvitaan tehokkuutta ympäristökysymysten hoitamiseen.
- ▶ Ei ole ongelma saada esille liikenteen tehokkuuden vaatimia toimenpiteitä, mutta entä niiden vaikutukset välittömään ympäristöön, kuten uuden tielinjauksen läheisille pikkuteille.
- ▶ Olemassa olevat tiet ovat ensisijaisesti pidettävä kunnossa.
- ▶ Yhteiskuntaa tulee suunnitella siten, ettei synny uusia tietarpeita.
- ▶ Kestävän kehityksen periaate.
- ▶ Liikenteen kehittämisessä lähtökohtana on joukkoliikenne ja erityisesti raideliikenne.

Tienpidon kehityssuunta: Tienpidon sisällön painotukset ja priorisoinnit

- ▶ Liikenneturvallisuuden korostaminen. Ympäristökysymysten huomioiminen.
- ▶ Alueelliset tarpeet ja valtakunnan tasapainoinen kehittäminen.
- ▶ Yhteiskuntaa tulee kehittää niin ettei uusia väylätarpeita synny.
- ▶ Priorisointi, jossa joitain asioita jätetään hoitamatta ei saa kannatusta.



## 2.3 Tiehallinnon ja poliittisten päättäjien vuorovaikutus ja sen kehittäminen

Tämä kysymysosio muodostuu kahdesta teemakokonaisuudesta:

1. Näkemykset Tiehallinnon uudesta yhteiskunnan tarpeista lähtevästä visiosta ja Tiehallinnon palvelukyvystä; saako haastateltavat tietoa ja palvelua halutessaan. Mikä olisi informaation sisältö, mitkä ovat käytännön kannalta parhaat keinot informaation välittämiseen?
2. Mikä on Tiehallinnolle oikea toimintamalli vuorovaikutuksessa sen toimiessa toisaalta tienpidon ja osin koko liikennejärjestelmän laadusta ja toimivuudesta vastaavana asiantuntija- ja tilaajavirastona ja toisaalta tienpidon ja liikennejärjestelmän kehittämisestä vastuullisena yhteiskunnallisena toimijana.

Ensimmäisessä teemakokonaisuudessa haettiin haastateltavilta näkemyksiä Tiehallinnon uudesta visiosta. Tiehallinnon nykyisestä kyvystä toimia palveluvirastona. Lisäksi haettiin tietoa siitä, mitä informaatiota halutaan enemmän ja mitkä ovat parhaat keinot konkreettiseen yhteistoimintaan.

Toinen teemakokonaisuus pitää sisällään toimintamallit yhteiskuntakentässä, yhteiskunnallisen vaikuttamisen kanavat ja muodot akselilla valtioneuvosto, eduskunta ja poliittiset organisaatiot.

### 2.3.1 Tiehallinnon palvelukyky: Näkemykset uudesta yhteiskunnan tarpeista lähtevästä visiosta, saako haastateltavat tietoa ja palvelua halutessaan, mikä olisi informaation sisältö, mitä halutaan, ja mitkä ovat käytännön kannalta parhaat keinot informaation välittämiseen

Näkemykset Tiehallinnon uudesta yhteiskunnan tarpeista lähtevästä visiosta Kaikkien haastateltavien mielestä haastattelun yhteydessä lyhyesti kuvattu Tiehallinnon toimintalinjaus: yhteiskunnan tarpeista lähtevä asiakkuutta ja koko liikennejärjestelmää korostava linjaus on oikea suuntaus.

Yhteiskunnan erityyppisten tarpeiden näkymistä korostettiin vastauksissa. Useat edustajat toivat esille käytännön esimerkkejä vuorovaikutuksesta ja sen kehittämisestä. Joillakin oli myös jo positiivisia esimerkkejä tämän vision toteutumisesta, mutta myös joitakin hyvinkin kielteisiä esimerkkejä löytyi.

Se mitä nämä yhteiskunnan tarpeet edustajien mielestä ovat ja mihin tulisi niissä enemmän kiinnittää huomiota on käsitelty kohdassa tienpidon kehitysuunta. Tiehallinnon nykyistä kykyä yhteiskunnalliseen vuorovaikutukseen kuvataan jäljempänä hallinnon palvelukyvyn tuloksissa.

- ▮ Asiakkuusajattelu kuulostaa hyvältä.
- ▮ Tiehallinnon roolin uudistaminen on yksi peruskysymys ei vielä näy vuorovaikutustoiminnassa.
- ▮ Kerrottu uusi asiakkuuslinjaus on oikea kehitystie.

- ▮ Tiehallinnon kehityssuunta on ollut hyvin vakaa ja rauhallinen ja on tuntunut siltä että Tiehallinnon suunta on oikea.
- ▮ Asiakkuuden kehityssuunta on hyvä Tiehallinnossa ja se on itse asiassa merkittävä ohjausmekanismi ja sitä täytyy myös hyvin ohjata.
- ▮ Vaikuttaa hyvältä ja jonkin verran on jo suhtautuminen parantunut, pientä muutosta esim. vt. tiejohtaja XX perusteli viimeksi mm., että liikenneympyrätkin ovat mahdollisia, eikä aina tarvita suuria insinöörien monumentteja, joissa maankäytöllä viedään hankkeet kalliimmaksi.
- ▮ Asiakaspalvelua tiehallinnolla ei ole siitä kertoo mm. hallinnon johtaja XX:n tiejohtajille lähettämä paimenkirje, jossa heitä kiellettiin puhumasta kansanedustajille.
- ▮ Asiakkuuden linja on ollut varsin hyvä. Se herättää dialogia ja tienpito tuleekin nähdä osana aktiivista yhdyskuntapolitiikkaa.
- ▮ Nykyinen ajattelutapa erittäin positiivinen, erityisen tärkeä on liikenneturvallisuus, ajotapavalistus, nopeusrajoitukset, pientareet puhtaina.
- ▮ Olisi hyvä asia myös Tiehallinnon tulla esille ihmisten jokapäiväiseen tietoisuuteen veronmaksajat maksavat ja Tiehallinto hoitaa asiat. Tämä ketju pitäisi tulla julkisuuteen. Ainakin nimi näkyviin.
- ▮ Nykyinen lähtökohta uudistuksen jälkeen ja myös Tiehallinnon asiakkuuslinja ovat olleet erittäin hyviä. Nyt pitäisi vain tuoda tasapuolisemmin aluepoliittisen kehityksen näkökulmaa esiin näihin asioihin.

Tiehallinnon palvelukyky: Näkemykset Tiehallinnon uudesta yhteiskunnan tarpeista lähtevästä visiosta

- ▮ Tiehallinnon yhteiskunnan tarpeista lähtevä linjaus on oikea
- ▮ Visio näkyy vasta osin käytännössä

### **Saavatko haastateltavat tietoa ja palvelua halutessaan**

Haastateltavat ovat pääsääntöisesti saaneet halutessaan palveluita ja tietoja Tiehallinnolta. Erityisesti piiritasolla ja tiejohtajilta on saatu tätä informaatiota. Informaatiota on saatu hyvin niin valiokuntaan kuin jaostoonkin. Keskushallinnonkin koettiin olleen aktiivisen.

Oli myös niitä, jotka kokivat ettei tietoa ole saanut riittävästi ja myös niin päin, ettei Tiehallinto ole ollut halukas ottamaan tietoa vastaan. Tämä on tosin vain joidenkin haastateltujen kanta.

Vähiten informaatiota ovat ehkä saaneet piirisihteerit, mutta halutessaan hekin ovat sitä saaneet. Yleensä yhteistoiminta niin yksilö- kuin ryhmätasolla toimii hyvin.

- ▮ Muuten yhteistoiminta sujuu hyvin.
- ▮ Tiehallinto ei ota vastaan asiantuntijoiden neuvoja, eikä muutenkaan toimi yhteistyössä esim. tämän talon tai muidenkaan kanssa.
- ▮ Yhteistoiminta, ts. liikennevaliokunnan ulkopuolinen yhteistoiminta ei toimi Tiehallinnon kanssa. Ei saa riittävästi kohdistettua informaatiota.



- ▶ On hoitanut tehtäviään informaation osalta ihan hyvin puolueiden kannalta.
- ▶ Kovin vähän on oltu yhteistyössä piiritasolla, huono juttu oli se että asiat siirtyy Mikkelistä Kouvolaan
- ▶ Yhteistoiminta on hyvää. Kun on hyvät henkilösuhteet, se on mutkatonta ja vaivatonta. Tiehallinto on aluetasolla aktiivinen ja aluetasolla onkin aivan lähiaikoina ollut parikin tapaamista. Syrjäisemmillä alueilla ollaan huomattavasti enemmän tieasioiden kanssa tekemisessä kuin esim. pääkaupunkiseudulla.
- ▶ Viestinnällisesti tiehallinto on kehittynyt. Sen tapa toimia vuorovaikutteisesti on jalostunut ja kehittynyt.
- ▶ Alueellisesti piirien ja tiejohtajien kanssa yhteistoiminta toimii hyvin, myös puolueorganisaatioiden kanssa. Tämä on hyvää vuorovaikutusta.
- ▶ On varsin hyvä ja erittäin asiallinen yhteistyökumppani. Tiehallinnolla on suorat kontaktit kaikkiin, joka on tärkeä asia. Käytännössä tulee aika hyvin yhteydenottoja myös Tiehallinnolta ja kysytään mitä tietoa tarvitaan.
- ▶ Yhteistoiminta ryhmän kanssa toimii hyvin. Syvempiä taustoja ja aktiivisuutta saisi olla enemmän.
- ▶ Tiehallinto on palvellut hyvin. Sieltä saa tietoa siitä mitä on kysynyt. Asiakkuus toimii sekä alueella että keskushallinnossakin oikein hyvin.

Tiehallinnon palvelukyky: Saavatko haastateltavat tietoa ja palvelua halutessaan.

- ▶ Pääsääntöisesti haastateltavat ovat halutessaan saaneet tietoa ja palvelua.
- ▶ Informaatiota on saatu hyvin kaikille organisaatioille.
- ▶ Joitakin kriittisiä kommentteja ilmeni kyvystä ottaa informaatiota vastaan.

### **Mikä olisi informaation sisältö ja mitä halutaan**

Useat haastatelluista painottivat jo aikaisempien kysymysosioiden kohdalla, kuten uudistukseen liittyvissä ja tienpidon kehityssuuntia koskevassa osiossa, haluavansa informaatiota uudistuksen vaikutuksista ja uudistuksen toteutumisesta.

Edelleenkin tulee antaa tietoa uudistuksen yhteydessä muodostettujen organisaatioiden tehtävänkuvasta.

Muita tärkeitä informointiin liittyviä asioita ovat: selkeät taustatiedot tieasioista ja erilaisista suurista kokonaisuuksista yksittäisinä esimerkkeinä esim. muun euroalueen tilanne.

Faktojen tulee olla lähtökohtana ja erityisesti tulee korostaa liikenneturvallisuutta ja teiden kuntoa.

Yksittäisiä asioita nousivat esille mm. liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat. Aikaisemmassa tienpidon kehittämisosioissa nousi esille halukkuus saada tietoa uusien rahoitusmallien soveltuvuudesta Suomeen.

- ▮ Markkinoinnilla pitäisi parantaa mielikuvaa Tiehallinnosta, että tiedetään mikä on Tieliikelaitosta ja mikä Tiehallintoa.
- ▮ Tielläliikkujien asenteisiin pitää vaikuttaa.
- ▮ Jatkossa on tärkeää ottaa huomioon kevyen liikenteen tarpeet yhteistyössä kuntien kanssa.
- ▮ Tiehallinto voisi reagoida ja selvittää uuden talouden vaikutuksia liikennejärjestelmään. Esimerkkinä voisi olla Stakesin julkaisut uudesta taloudesta.
- ▮ Kokonaiskuvaa ja taustoja tulisi selvittää enemmän esim. meidän ryhmälle.
- ▮ Tiehallinnon huolet ovat puolueilla hyvin tiedossa, joten siinä mielessä informointi on onnistunut.
- ▮ Nyt olisi hyvä tehdä välitilinpäätös uudistuksesta ja kertoa siitä edustajille.
- ▮ Tiehallinnon tulee pystyä analysoimaan ja erittelemään kehityssuuntia myös euroalueella.
- ▮ Ei ole saatu riittävästi syvempää taustatietoja.
- ▮ Perustienpito tulee tehdä edustajille seksikkäämmäksi.

Tiehallinnon palvelukyky: Mikä olisi informaation sisältö ja mitä halutaan.

- ▮ Taustoista ja laajemmista kokonaisuuksista halutaan lisää informaatiota.
- ▮ Tielaitosuudistuksen seurannasta halutaan lisää informaatiota.
- ▮ Liikenneturvallisuudesta informoiminen koskemaan myös tielläliikkujia.

### **Käytännön kannalta parhaat keinot informaation välittämiseen**

Käytännön yhteydenpidossa keskeistä on vuorovaikutus kaikkiin tämän työn kannalta keskeisiin organisaatioihin.

Aktiivinen kanssakäyminen kaikkien keskeisten puolueorganisaatioiden: puoluesihteerit, muu henkilöstö ja piiritoimikunnat, erilaiset valiokunnat ja puolueiden lehdistötiedotteet. Puolueiden merkitystä korostivat erityisesti puoluesihteerit.

Eduskunnassa yhtä tärkeitä ovat ryhmät, ryhmäjohtajat, liikennevaliokunta ja liikennejaosto.

Yksittäisistä ajatuksista nousi esille, että poliittisilla organisaatioilla voisi olla nimetty yhteyshenkilö Tiehallinnon johdossa.

Pääjohtajan tulee olla aktiivinen. Samoin hyvänä pidettiin nykyistä mallia, jossa tiejohtajilla on vahva rooli vaikuttamisessa.



Sähköpostilla voitaisiin silloin tällöin lähettää ajankohtaisiin asioihin liittyvää informaatiota.

Informaation, jolla halutaan vaikuttaa tulee olla selkeätä ja kantaa ottavaa. Voi olla eri vaihtoehtoja ja edustajat tekevät päätöksen niiden pohjalta.

Yhtenä esimerkkinä, joka nousi haastatteluissa esiin oli väyläpuolelle asetettava eräänlainen väylävaliokunta, jossa elinkeinoelämän ja muiden tahojen vaikuttajat edistäisivät infrapuolen hankkeita ja väylien tasoa.

Yleensäkin nähtiin tärkeäksi vaikuttaa henkilökohtaisesti avaintoimijoihin eduskunnassa sekä järjestää erilaisia kahvi- ja muita tilaisuuksia.

- ▮ Puoluehallitus on hyvä väylä informaatiolle ja aluetasolla myös piiri-järjestö. Yhteiskunnallisen kentän tulee olla kunnossa.
- ▮ Tiehallinto tarvitsee sellaisen tiedotusjohtajan, joka on suoraan pääjohtajan alainen, jolloin asiat sujuvat uskottavasti. Tiehallinnon tulee muistaa, että se on kokonaan riippuvainen ympäristöstä joten aktiivinen viestintätoiminta on välttämätöntä.
- ▮ Tässä mielessä yhteistoimintaa voisi lisätä, olisi hyvä olla selkeä yhteyshenkilö Tiehallinnossa.
- ▮ Asiakohtaisesti tulee miettiä, millä tavalla lähestyy puolueita. Ministeriöistä tulee paljon postia sitä voisi tulla myös Tiehallinnolta.
- ▮ Puoluesihteerit ovat hyvä väylä informointiprosessissa. Puoluesihteerit ovat eduskuntaryhmien kokouksissa läsnä ja sitä kautta myös vuorovaikutus toimii.
- ▮ Puolueilla voisi olla oma yhteyshenkilö Tiehallinnossa.
- ▮ Olisi hyvä saada silloin tällöin järjestölehtiin Tiehallinnon asioita esille tausta-aineistona ja jatkossa myös silloin tällöin informaatiota omaan sähköpostiin.
- ▮ Tarvitaan sellaista foorumia, joka puolueettomasti ja arvovaltaisesti edustaisi koko väylälogistiikkaa ja pystyisi tekemään priorisointeja. Eräänlainen väylävaliokunta, jossa istuisi ainakin talouselämän ykköснаamoja. Näin hoidettiin esimerkiksi E-18 väylää.
- ▮ Tiehallinnon tulee jatkaa aktiivista kanssakäymistä liikennejaoston jäsenten kanssa
- ▮ Lobbaamisen tulee olla pitkäjännitteistä.
- ▮ Ääkinäinen lobbaaminen voi tuntua huonolta ajatukselta. Luonteva yhteistoiminta eduskunnan tasolla ei ole hyvä tapa lobata iltaisin. Pitäisi toimia päiväsaikaan ja riittävän aikaisessa vaiheessa.
- ▮ Näissä asioissa tulee pääjohtajan ja tiejohtajien olla aktiivisia.
- ▮ Hyvä tapa vaikuttaa on kutsua esim. keskeisiä jaoston jäseniä kolmesta suurimmista puolueista yhtä aikaa vapaamuotoiseen tapaamiseen, koska on todennäköistä, että ainakin kaksi näistä on seuraavassa hallituksessa. Tulee saada rakennuttua yhteistä tahtotilaa eräänlaista "tiepuoluetta".

- ▀ Tiejohtaja on tärkeä linkki näille edustajille.
- ▀ Tärkeää on laittaa vauhtia asiakkaiden suuntaan ja saada heitä aktiivisiksi. Erityisesti kaupungit ovat tällaisia asiakkaita.
- ▀ Tiejohtajien kanssa informaatio ja muu yhteistoiminta sujuu erittäin hyvin.
- ▀ Erittäin hyvä että valittiin myös tämän selvityksen piiriin puolueet. Yleensäkin organisaatiotasolla on kuuleminen Tiehallinnossa lisääntynyt erityisesti tiejohtajien taholta.
- ▀ Parhaiten pystyy vaikuttamaan, kun ottaa yhteyttä liikenne- ja väyläpuoleen erikoistuneisiin kansanedustajiin, joita on ainakin suurimmissa eduskuntaryhmissä.
- ▀ Kirjelmien tekeminen ei pure. Niitä tulee tänne jo aivan liikaa, joten pitää pyrkiä vaikuttamaan harvoin ja suurissa asiakokonaisuuksissa.
- ▀ Aktiivinen toiminta liikennevaliokunnan suuntaan on välttämätöntä.
- ▀ Raportointia päättäjien suhteen tulee selkeyttää siten, että kerrotaan kunnolla, mikä on tällä hetkellä todellinen tilanne. Tämän jälkeen on kansanedustajien omalla vastuulla se, millä tavalla asiat viedään eteenpäin.
- ▀ Edustajat ovat myös tienkäyttäjiä ja heille tulee paljon suoraa informaatioita kansalaisilta, joten on tärkeää, että nämä viestit menevät myös Tiehallinnolle.
- ▀ Erilaisia kahvitilaisuuksia, jossa kerrotaan alan kuulumiset voisi järjestää säännöllisesti.
- ▀ Asiallista informaatiota Tiehallinnosta kaivataan, mutta virtaa ei pidä olla liikaa.
- ▀ Jatkossa tulee ahkerasti jakaa informaatiota. Lobbaaminen on yhteiskunnallista toimintaa. Tiehallinnon tulee rehellisesti kertoa mitä rahalla saa ja tuoda myös esille tätä hyvää asiakkuusajattelua. Vrt. paras lobbari oikoradalle on ollut presidentti Putin.
- ▀ Pääjohtaja saisi olla aktiivisesti esillä. Hänellä on tieto ja osaaminen näihin asioihin.
- ▀ Paikan päällä käyminen ja tapaamiset ovat hyödyllisiä. Esimerkiksi liikennejaoston käynti Vantaalla edesauttoi liikennejaostoa ja Vantaan kaupunkia näkemään asioita uudessa valossa.
- ▀ Kaksikielisyys on pääasiassa toiminut hyvin.
- ▀ Henkilötasolla on tarvetta saada käyttöön tällaista hyvää ja selkeää taustatietoa.
- ▀ Ryhmän ja Tiehallinnon kanssa voisi tiivistää yhteydenpitoa, sillä me ns. ryhmän ammatillaiset emme ehdi aina pitää koko ryhmää ajan tasalla. Esimerkiksi pääjohtaja voisi tulla puhumaan joistakin teemoista ryhmälle silloin tällöin harvakseltaan.



Tiehallinnon palvelukyky: mitkä ovat käytännön kannalta parhaat keinot informaation välittämiseen.

- ▶ Aktiivinen kanssakäyminen kaikkien keskeisten puolueorganisaatioiden: puoluesihteerin muu henkilöstö ja piiritoimikunnat, erilaiset valio-  
kunnat ja puolueiden lehdistötiedotteet.
- ▶ Henkilökohtaiset yhteyshenkilöt, oma yhteyshenkilö keskushallinnossa ja alueellisesti tiejohtajat ovat tärkeitä.
- ▶ Säännölliset kahvitilaisuudet tärkeitä.

### 2.3.2 Mikä on Tiehallinnolle sopiva vuorovaikutuksen toimintamalli sen toimiessa toisaalta tienpidon ja osin koko liikennejärjestelmän laadusta ja toimivuudesta vastaavana asiantuntija- ja tilaajavirastona ja toisaalta tienpidon ja liikennejärjestelmän kehittämisestä vastuullisena yhteiskunnallisena toimijana

Valtaosa vastaajista piti suoraa esiintymistä tärkeänä tie- ja väylänpitoasioissa hallinnon toimiessa yhteiskuntakentässä asioihin vaikuttajana ja informoijana.

Sellaista tilannetta, jossa toimittaisiin oleellisesti eri tavalla kuin oma ministeriö, ei pidetty hyvänä mallina. Tiehallinnon tulee kuitenkin kertoa, että millä tavalla se alan keskeisenä asiantuntijaviranomaisena näkee asiat.

Lobbaamista ei pidetä huonona asiana, vaan pikemminkin hyvin tärkeänä. Siihen haastatellut antoivatkin ohjeita eri esimerkkien valossa. Hallituspuolueiden edustajat toivat esille sen näkökulman, että Tiehallinto ei saa toimia oppositiossa, eikä sen kannanottojen saa olla yhteneviä opposition kannanottojen kanssa. Tiehallinto menettää sitä kautta uskottavuutensa.

Tiehallinto on ennen kaikkea asiantuntijaorganisaatio ja sen tulee säilyttää uskottavuutensa eri vaikuttamistilanteissa. Erilaisilla esiintuloilla pitää olla hyvä ajoitus. Pääjohtajan tulee toimia vahvasti asiantuntijan roolissa tienpitoa edistävästi.

- ▶ Tiehallinnon pitää sanoa selkeästi, että mitä se haluaa ja antaa eduskunnalle kaksi tai kolme vaihtoehtoa asioiden hoitoon. Esityksessä tulee kuitenkin ottaa selkeästi kantaa.
- ▶ Alueellisesti tapahtuu paljon lobbaamista tiepuolelta ja myös kansanedustajat ovat vahvasti aloitteellisia. Se on sekä hyvä että huono asia.
- ▶ Nykyinen rooli on hyvä.
- ▶ Nyt tarvitsisi vaikuttaa jo hallitusohjelmatasolla ennen vaaleja.
- ▶ Vaikuttaa pitää ja sitä tekevät hyvin mm. Kaupan Keskusvaliokunta ja SKAL.
- ▶ Liikenneministeriö vetää kotiinpäin aina ts. valtioneuvoston suuntaan ja siinä mielessä sieltä ei aina saa parasta mahdollista kokonaiskuvaa asioista. Tämä edellyttää, että Tiehallinto toimii myös itsenäisesti suhteessa eduskuntaan.

- Tiehallinnon tehtävänä on myös auttaa ministeriötä ja toimia sen kautta.
- Tiehallinto on ennen kaikkea ammattitaidon osalta ylin ammattiviranomainen.
- Keskusvirasto toimii hallituksen ohjeiden mukaisesti.
- LVM:n alaisissa väylävirastoissa tulisi toimia yhtenäisesti.
- Tiehallinto on ennen kaikkea asiantuntijaorganisaatio ja sen tulee välttää oppositiopolitiikan edustajana olemista yhdessä poliittisen opposition kanssa. On näet vaara, että hankkeet ja tavoitteet puoluepolitisoituvat.
- Joissakin tapauksissa eduskunnan tahtotila on saanut hankkeita läpi ja muuttanut hallituksen linjausta. Tässä mielessä on syytä aktiivisesti vaikuttaa eduskuntaan.
- Tiehallinnon suhteet jaostoon ovat hyvät ja on erittäin tärkeä, että se säilyttää asiantuntijauskottavuutensa.
- Tiehallinnon pääjohtajalla tulee olla riittävästi omaa liikkumatilaa.
- Kun yritetään vaikuttaa juuri meneillään olevaan asiaan virastona, niin se on virhe, jos ministeriö on eri ehdotuksella liikkeellä. Paras tapa on olla liikkeellä tasaisin välein. Tällöin voidaan vaikuttaa parhaiten ja siinä on aito huoli mukana.
- LVM:n kanssa on syytä tehdä mahdollisimman paljon yhteistyötä.
- LVM:llä on ongelma, kun se ei saa VM:ssä läpi eduskunnan hyväksymää rahoitusta. Budjetintekijöillä on suuri vastuu tienpidosta ja tässä myös Tiehallinnon tulee olla erittäin tarkkana.
- Tiehallinto eriytyy pääjohtajan kautta, joten pääjohtajan tulee tulla esiin aktiivisemmin ja toimia vaikuttajana.
- Eduskunnan käskytyks ei tunnu menevän perille LVM:öön.
- Eduskunta asioi LVM:n kanssa, joka on jo kertaalleen suodattanut erilaiset faktat ns. kompromisseiksi, joten olisi erittäin tärkeää, että Tiehallinto tulee suoraan kertomaan todellisen tilanteen ja edustajat tekevät sitten kompromisseja todellisen tiedon pohjalta. Eduskunnan pitää tietää mitä Tiehallinto ajattelee.
- Poliittisten päättäjien ja yrityselämän tulisi yhdessä rakentaa vahva yhteenliittymä viemään asioita eteenpäin.
- Tiehallinto voi ottaa mallia Suomen pankista, joka tulee ajoittain esille ja tuo linjauksensa julkisuuteen ja tarvittaessa vaikka varoittelee hallitusta.
- Avoimuus on ehdottoman tärkeää ja myös se, että perustellaan ratkaisut kunnolla. Vrt. Varkaus Joroinen tienpätkä, jota hallinnon johtajat esittelivät. Siinä ei kyllä avoimuudesta ollut tietoaakaan.
- Liikennejaostossa työt sujuvat hyvin. Ennen riittä käydään virittäytymässä reissulla, johon kutsutaan pääjohtajat eri väyläorganisaatiosta mukaan. Siinä on hyvä malli vaikuttaa.
- Tiehallinnon tulee toiminnassaan ottaa huomioon, ettei se toimi hallitusta vastaan opposition hyväksi.



- ▶ Pitäisi kohtuullisen kiihottomasti kuvata eturistiriita, jos sellainen on LVM:n ja Tiehallinnon välillä ja kertoa mihin tilanne voi johtaa.
- ▶ Demareilla on liikennetyöryhmä, joka valmistelee näkemyksiä hallitus-neuvotteluihin ja antaa tukea eduskuntaryhmälle. Puolue voisi käsitellä näitä tieasioita kyseisessä elimissä.
- ▶ Tiehallinnon pitää toimia vaikuttajan roolissa selkeästi. Sen tulee kuitenkin pysyä viileänä virkamiesprofiilin mukaisesti.
- ▶ Alueellinen lobbaaminen on tärkeää, kuten esim. VR hoiti hyvin Vaasan radan sähköistämisen. Siinä on hyvä esimerkki toiminnalle.
- ▶ Ei ole hyvä systeemi, että me ns. pienet ryhmät olemme yhdessä. Se vaikeuttaa kunnon keskustelun syntymistä ja estää tiedonsaamista. Meidätkin pitää kutsua erikseen.
- ▶ Tiehallinnolla tulee olla arvostettu johtaja. Hänen tulee näkyä ja toimia itsenäisesti.
- ▶ On tärkeää, että painotetaan oleellisia asioita, joiden takana seisoo. Pitää osata ja uskaltaa priorisoida.
- ▶ Tiehallinnon tulee olla vahva asiantuntija, heitä uskotaan. Sen ei pidä kerätä erilaisia poliittisia pisteitä.

Mikä on Tiehallinnolle sopiva vuorovaikutuksen toimintamalli sen toimiessa toisaalta tienpidon ja osin koko liikennejärjestelmän laadusta ja toimivuudesta vastaavana asiantuntija- ja tilaajavirastona ja toisaalta tienpidon ja liikennejärjestelmän kehittämisestä vastuullisena yhteiskunnallisena toimijana.

- ▶ Tiehallinnon pitää toimia vahvasti asiantuntijavirastona. Sen tulee säilyttää uskottavuutensa.
- ▶ Tiehallinnon tulee olla oma itsenäinen toimija, jonka tulee osata ajoittaa eri asioissa esiintulonsa taitavasti.
- ▶ Lobbaaminen on tärkeää ja Tiehallinnon tulee tuoda omat näkemyksensä selkeästi julkisuuteen ja tuoda ne myös eduskuntaan.
- ▶ Oman ministeriön kanssa ei saa syntyä avoimia intressiriitoja.

### 3. JOHTOPÄÄTÖKSET

#### 3.1 Yleistä

Haastattelut antavat kuvan siitä, mitkä asiakokonaisuudet ja toimintamallit ovat tien- ja laajemminkin väylänpidossa sekä Tiehallinnon toiminnassa yleensä ja erityisesti poliittisiin päättäjiin kohdistuvassa vuorovaikutuksessa keskeisiä. Haastateltavat painottivat niitä asioita, joita he pitivät tärkeänä ja niihin käytettiin vastaavasti enemmän aikaa. (Tulee muistaa että läpikäytävä asiakokonaisuus oli varsin laaja ja käytettävissä oleva aika vaihteli puolesta tunnista tuntiin).

Osa haastateltavista ei tarkoituksella halunnut paneutua tienpidon käytännön kysymyksiin, vaan totesivat siihen löytyvät vastaukset niiltä haastateltavilta,

jotka ovat asiaan erikoistuneet esim. liikennejaoston jäsenet. Nämä haastateltavat painottivat ehkä enemmän tienpidon yleisiä vaikutuksia sekä vuorovaikutusta ja uudistuksen vaikutuksia.

Haastattelun tuloksena nousi esiin hyvin erityyppisiä painotuksia. Jotkut asiakokonaisuudet olivat sellaisia, joita selkeä enemmistö painotti. Tärkeämpänä antina vastauksissa on ehkä kuitenkin se monipuolisuus, millä tavalla haastateltavat esillä olevaa problematiikkaa käsittelivät. Tämänäyttävyydessä avoimessa kvalitatiivisessa haastatteluotteessa ei toistoilla ja tilastollisuudella ole niinkään keskeinen merkitys, kun otetaan vielä huomioon haastateltavien keskeinen asema myös yksilöinä. Siten periaatteessa jokainen huomio ja kehittämiskommentti on arvokas. Tiettyssä mielessä Tiehallinnon on kyettävä vastaamaan kaikkiin tässä esitettyihin haasteisiin, jokainen esitetty toive, kommentti, tai kritiikki, jonka yksittäinenkin haastateltava on esittänyt on arvokas Tiehallinnon toiminnan kehittämiseksi.

Haastattelu itsessään toimi vuorovaikutteisena tilanteena. Siinä annettiin informaatiota nykytilanteesta ja samalla se toimi herättäjänä pohtimaan väyläasioita laajemminkin. Monet haastateltavat halusivat varmistaa käsitteet Tiehallinto, Tieliikelaitos ja Tielaitos sekä mihin ne liittyvät. Haastattelussa myös kerrottiin lyhyesti Tiehallinnon uudesta yhteiskunnan tarpeista lähtevästä toimintalinjasta.

Yleisesti voidaan todeta, että eri ryhmien vastausten välillä ei ilmennyt merkittäviä eroja nykytilanteen arviointia, kehittämistä ja vuorovaikutusta koskevissa kysymyksissä. Myöskään poliittisten organisaatioiden keskinäisessä vertailussa ei tullut esiin oleellisia eroja. Oppositiossa olevilla puolueilla oli ehkä hieman enemmän painotuksia määrärahojen tason nostamisen ja tiestön kunnon parantamisen puolesta. Tosin näitä painotuksia oli vahvasti myös hallituspuolueiden edustajilla.

### 3.2. Tiehallinnon uusi rooli

Uudistus oli kaikkien tiedossa. Tie- ja väylänpitoon liittyvät asiat ovat uudistuksen ansioista olleet hyvin esillä. Kansanedustajista selkeä enemmistö piti näitä väyläasioita ominaan. Niihin halutaan vaikuttaa ja samalla katsottiin myös, että eduskunta on onnistunut tässä vaikuttamistyössä. Esimerkiksi uudistuksen yhteydessä todettiin monien edustajien suulla rahoituksen tason nousseen eduskunnan toimesta merkittävästi. Tielaitosuudistuksen yhteydessä käytiin eduskunnassa ja sen eri elimissä sekä epävirallisesti paljon keskustelua koko tienpidosta ja asiaa puitiin moneen otteeseen mm. eduskuntaryhmien kokouksissa. Tällöin todella monet edustajat joutuivat perehtymään tienpidon problematiikkaan. Kansanedustajilta tuli sitä vastoin kritiikkiä siitä, että eduskunnassa sovittuja asioita tienpidon rahoituksen osalta ei hallituksen suunnassa aina noudateta.

Molempien organisaatioiden katsotaan onnistuneen hyvin niille asetetuissa tehtävissä. Tieliikelaitoksen katsottiin onnistuneen hyvin mm. henkilöstön sopeuttamisessa ja tuloksen teossa. Tiehallinnon osalta todettiin luvattujen tehokkuussäästöjen toteutuneen. Uudistus on hoidettu hyvin ja yleensäkin sekä Tiehallintoa että Tieliikelaitosta johdetaan hyvin.



Toiminta on tehokasta ja niin sanotusti "oma pesä on puhdas". Kritiikki koski lähinnä joko Tieliikelaitoksen ylivoimaa markkinoilla tai epäilyjä siitä, että tienpidon laatu heikkenee uudistuksessa. Muutenkin kentältä tulleiden kriittisten kommenttien määrä oli useimpien mielestä vähentynyt, joka myös kertoo onnistuneesta uudistuksesta.

Uudistus on mennyt vähintäänkin suunnitelmien mukaisesti. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että asiaa ei enää tarkasti seurattaisi, vaan uudistus on vielä vaikutusten osalta kesken. Vasta lähitulevaisuudessa selviää, millä tavalla kilpailu alalla kehittyy ja pystytäänkö tienpidon taso ja laatu pitämään hyvänä.

Tiehallinnon imago on edelleenkin varsin lähellä Tieliikelaitosta. Tieliikelaitoksesta puhutaan tielaitoksena ja sitä kautta monet edustajat arvelivat Tiehallinnon imagon olevan ongelmallinen, ei sinänsä positiivinen-negatiivinen akselilla, vaan ylipäänsä tunnettuuden osalta. Tiehallinnon uusista rooleista asiantuntija- ja tilaajavirastorooli nähtiin selkeimpinä.

### 3.3. Tiehallinnon toimintaympäristö ja tienpidon kehityssuunta

Tilanne tienpidon nykytilanteesta nähtiin korkeintaan tyydyttävänä. Päätieverkon kuntoa pidettiin yleensä tyydyttävänä, mutta alempiasteisen tieverkon kunnosta oltiin huolissaan.

Vaikkakin yleislinjaus antoi kohtalaisen hyvän kuvan toimintaympäristöstä, niin varsin paljon tuli kriittisiä kommentteja hyvinkin tärkeistä asioista. Näissä painottui huoli liikenneturvallisuudesta, yleisestä laatutasosta, väylien rappeutumisesta ja infran heikentymisen tuomasta alueellisesta eriarvoisuudesta.

Tienpidon kehittämisessä nähtiin liikenneturvallisuuden parantaminen tärkeimpänä asiana sekä tienpidon että tiehallinnon toiminnan kehittämisessä. Liikenneturvallisuus on myös horisontaalisesti alue, jossa yhdistyy sairaanhoidon kustannukset liikennekustannuksiin, jolloin liikenneturvallisuus käy monessakin mielessä liikenteen rahoitusperusteluksi.

Vaikka ylivoimaisesti suurin osa vastaajista piti nykyistä rahoituksen tasoa erityisesti perustien pidon (jolla he käytännössä tarkoittivat alempiasteisen verkon hoitoa ja kunnossapitoa) osalta alhaisena, niin kokonaisuudessaan oltiin kuitenkin suhteellisen tyytyväisiä tiemäärärahoihin verrattuna muuhun yhteiskunnalliseen toimintaan.

Vahvasti oltiin kuitenkin myös sitä mieltä että rahoituksen taso on liian alhainen, joka näkyy mm. alempiasteisella tieverkolla ja siinä, että uusia hankkeita alkaa tulevaisuudessa todella vähän. Toisaalta korostettiin myös sitä, että viime vuosina on tielaitosuudistuksen ja suurien infrahankkeiden myötä tullut lisää rahaa tienpitoon.

Liikenneturvallisuuden lisäksi perustelupohjana rahoituksen tason nostamiselle on antaa tiepolitiikasta kuva osana tasapainoista aluepolitiikkaa ja infrahankkeet merkittävänä työllistämishankkeina. Tulisi löytää keinot millä

tavalla voitaisiin selkeästi osoittaa, että tiepolitiikka/väyläpolitiikka on osa näitä yhteiskuntasektorin muotoja. Eräänlaisena toiminnan perustan luoja esim. koulutuksen ja terveydenhuollon käytön turvaamisessa kaikissa olosuhteissa. Kolmas laajempi dimensio on ympäristökysymykset. Sen näkökulman laajentaminen, että väyläpolitiikka on osa ympäristöpolitiikkaa.

Rahoituksen suuntaamisessa kritiikkiä tuli lähinnä hankkeiden painottumisesta etelään "Ruuhka-Suomeen". Tilanteeseen saattoi vaikuttaa myös kiivaana käyty keskustelu Vuosaaren infrahankkeiden rahoituksesta.

Tiehallinto hoitaa sille kuuluvat työt hyvin, sillä kritiikkiä sen toimintaa kohtaan ei juurikaan tullut. Ongelmia nähtiin syntyvän lähinnä rahoituksen riittämättömyydestä. Tienpidon rahoituksen tasoa pidettiin jonkin verran liian alhaisena. Toisaalta osa piti sitä hyvinkin jälkeenjääneenä. Tässä voidaan kuitenkin todeta, että varsin monet haastateltavat eivät oma-aloitteisesti yhtyneet Tiehallinnon näkemykseen tienpidon merkittävästä rahoitusväyestä. Toisaalta vastaajilla oli selkeä valmius nostaa perustienpidon rahoituksen tasoa. Tämän asian osalta opposition edustajat olivat ehkä jonkin verran kriittisempiä. Samoin määrärahojen tasoon oltiin kriittisempiä valio-kunta/jaosto -ryhmässä.

Kaikki vastaajat pitivät tärkeänä, että väyläinfran kehittämistä käsitellään yhtenäisesti. Erityisesti LVM:n alaisissa virastoissa tulisi lisätä näiden hankkeiden yhtenäistämistä. Tämän katsottiin helpottavan edustajien työskentelyä ja arviointeja heidän vertaillaan erilaisia hankkeita keskenään. Samalla myös koko infrapuolen vaikutusvalta ja painoarvo lisääntyisi. Kokonaisvaltaista lähestymistä haluttiin osin vieläkin laajempaan siten, että jatkossa tulee tehdä laajempien talous-, työvoima- ja aluepoliittisten mallien vaikutusten analysointia osana väyläpolitiikkaa.

Pitkäjännitteistä suunnittelua väylähankkeisiin kaivataan, jolloin voitaisiin suunnitella ja rytmittää taloudelliset panostukset eri vuosille ja suunnata niiden kohdistuminen myös alueellisesti.

Usealla vastaajalla oli näkemys siitä, että tieasioihin on tullut uudistuksen jälkeen lisää rahoitusta ja että lisäksi meneillään on suuria infrahankkeita. Rahoitustilannetta pidetään kohtuullisena verrattuna esim. terveydenhuollon ongelmiin.

Uudet rahoitusmallit eivät ole lyöneet itseään läpi ja/tai niiden vaikutuksia ei tunneta tarkkaan. Rahoitusmallit kiinnostivat haastateltavia, vaikka niistä ei sinänsä mitään lopullista ratkaisua väyläinfran rakentamiseen ja ylläpitoon uskottu syntyvän. Uusista rahoitusmalleista ei ole päättäjien keskuudessa mitään ehdotonta konsensusta. Partnerirahoituksen ja erilaisten EU-rahoitusmuotojen nähtiin olevan hyviä malleja. Suhtautuminen jälkirahoitukseen jakoi vastaajat puolestapuhujiin ja hyvinkin kriittisiin. Tullit olivat asioita, joista enemmistö halusi lisäselvityksiä.

Enemmistö vastaajista näki olevan tarvetta välittömiin toimenpiteisiin tieverkolla ja tähän tarkoitukseen tulisi monien vastaajien mielestä ohjata rahoitusta nykyistä enemmän jo tämän hallituksen aikana.



Sellainen priorisointi, jossa jätettäisiin joitakin osia verkosta hoitamatta esimerkiksi liikennesuoritteeseen perustuen ei näyttänyt olevan mahdollista, sillä aluepolitiikka ja muut syyt edellyttävät tiestön riittävän hyvää kunnossapitoa.

Priorisoinnilla osa vastaajista tarkoitti myös sitä, että yhteiskuntaa kehitetään siten, ettei synny uusia väylätarpeita. Osan mielestä myöskin rautatieliikenne tulee ympäristösyistä priorisoida tieliikenteen edelle. Pitkäjännitteinen suunnittelu on osa priorisointia.

Hankkeita ja yleensäkin koko väyläinfraa pitäisi pystyä tuomaan esille mahdollisimman pitkällä aikajänteellä, jolloin erilaiset taloudelliset panostukset ja myös toimintojen jakaantuminen eri alueille olisi selkeästi nähtävissä.

### **3.4. Tiehallinnon ja poliittisten päättäjien välinen vuorovaikutus ja sen kehittäminen**

Tiehallinnon uusi yhteiskunnallista vuorovaikutusta painottava toimintalinja oli kaikkien mielestä varsin hyvä kehityssuunta. Sen näkymisestä ei sinänsä oikeastaan voitu sanoa juuri mitään, koska sitä on vaikea erottaa itse tielaitosuudistuksen tuomista muutoksista. Tiehallinnon aktiivinen vuorovaikutteinen toiminta on kuitenkin huomioitu, joka näkyy myös poliittisten päättäjien vastauksissa siitä, saako sitä palvelua mitä haluaa.

Tie- ja yleensäkin väyläasioiden merkitys yhteiskunnassa ja erityisesti sen vertailtavuus muiden yhteiskuntalohkojen painoarvoon ja kyky pärjätä tässä kilpailussa niukoista resursseista on keskeistä vuorovaikutuksen sisällössä. Eräs ajatus on perustella tienpitoa sillä, että se muodostaa perustan pääsyyllä käyttämään yhteiskunnalle välttämättömiä palveluita.

Haastateltavat ovat pääsääntöisesti saaneet Tiehallinnolta halutessaan palveluita ja tietoja. Erityisesti piiritasolla ja tiejohtajilta on saatu tätä informaatiota. Informaatiota on saatu hyvin sekä valiokuntaan että jaostoonkin. Tiehallinnonkin koettiin olleen aktiivinen.

Koko aineistossa oli neljästä viiteen sellaista vastaajaa, joiden perussävy oli kielteinen ja jotka kokivat, ettei tietoa ole saanut riittävästi. He myös kokivat, ettei Tiehallinto ole ollut halukas ottamaan tietoa vastaan. Heidän osaltaan tulee olla erityisen aktiivinen vuorovaikutuksen kehittämisessä.

Vähiten informaatiota ovat ehkä saaneet piirisihteerit, mutta halutessaan hekin ovat sitä saaneet. Yleensä yhteistoiminta sekä yksilö- että ryhmätasolla toimii hyvin.

Monet haastatelluista painottivat jo aikaisempien kysymysosioiden kohdalla, kuten uudistukseen liittyvissä ja tienpidon kehityssuuntia koskevassa osioissa haluavansa informaatiota uudistuksen vaikutuksista ja uudistuksen toteutumisesta. Lisäksi muistutettiin siitä, että edelleenkin tulee antaa tietoa uudistuksen yhteydessä muodostettujen organisaatioiden tehtävänkuvasta.

Muita tärkeitä informointiin liittyviä asioita ovat: selkeät taustatiedot tie-asioista, liikenneturvallisuudesta ja yleensäkin tielläliikkuville kohdistettavista asioista.

Säännölliset kahvivilaisuudet ovat tärkeitä.

Edustajat haluavat tietoa nopeasti ja sen pitää olla helposti saatavilla. Tämä edellyttää sisällön tuotannossa informaation pukemista sellaiseen muotoon, että se on edustajien ja puoluesihteerien koulutuksesta ja kokemuksesta riippumatta vaivattomasti omaksuttavissa.

Käytännön yhteydenpidossa keskeistä on käyttää hyväksi erilaisia poliittisia organisaatioita. Informaatiota toivotaan annettavan mm. erilaisille puolue-elimille sekä puolueorganisaatioissa että eduskunnassa. Toisaalta todettiin että informaatiota on niin paljon liikkeellä, että sen pitää olla seulottua. Yksittäisistä ajatuksista parhaana pidettiin sitä, että poliittisilla organisaatioilla olisi nimetty yhteyshenkilö Tiehallinnon johdossa. Samoin hyvänä pidettiin nykyistä mallia, jossa tiejohtajilla on vahva rooli vaikuttamisessa.

Uusi malli voisi olisi väyläpuolelle asetettava eräänlainen väylävaliokunta, jossa elinkeinoelämän ja muiden tahojen vaikuttajat edistäisivät infrapuolen hankkeita ja väylien tasoa.

Tiehallinnon toimintaympäristön ongelmallisuus oli osalle kansanedustajia tuttu asia eli se miten virasto voi toimia yhteiskuntakentässä asioihin vaikuttajana ja informoijana. Valtaosa vastaajista piti suoraa esiintymistä tärkeänä tie- ja väylänpito-asioissa.

Sellaista tilannetta, jossa toimittaisiin oleellisesti eri tavalla kuin oma ministeriö, ei pidetty hyvänä mallina. Tiehallinnon tulee kuitenkin kertoa, että millä tavalla se alan keskeisenä asiantuntijaviranomaisena näkee asiat. Tiehallinto on ennen kaikkea asiantuntijaorganisaatio ja sen tulee säilyttää uskottavuutensa eri vaikuttamistilanteissa. Pääjohtajan tulee toimia vahvasti asiantuntijan roolissa tienpitoa edistävästi.

Eduskunta on haastateltavien mielestä keskeinen vallankäyttöpaikka erityisesti tie- ja yleensä väylänpitoon liittyvissä asioissa. Edustajat ja myös puoluesihteerit korostivat eduskunnan liikennejaoston ja valiokunnan merkitystä päätöksenteossa. Tätä korostettiin riippumatta siitä ollaanko hallituksessa tai oppositiossa. Tämä antaa merkittävän pohjan Tiehallinnon suuntaan olla aktiivisessa vuorovaikutuksessa suoraan eduskuntaan valtioneuvoston ohella.

Jotkut edustajat korostivat sitä, että jo LVM:n kautta tapahtuu tiedon tarkoituksenmukaistamista hallituslinjaan sopivaksi ja kuitenkin edustajat vallankäyttöfunktionsa mukaisesti haluavat saada perustiedon ja joitakin vaihtoehtoisia malleja, joiden pohjalta sitten he voivat tehdä päätöksiä. Tiehallinnolla tuleekin olla itsenäinen asiantuntijarooli suoraan eduskuntaan tapahtuvassa aktiivisessa vuorovaikutuksessa.

Lobbaamista ei pidetä huonona asiana, vaan pikemminkin hyvin tärkeänä. Siihen haastatellut antoivatkin ohjeita eri esimerkkien valossa.



Hallituspuolueiden edustajat toivat esille sen näkökulman, että Tiehallinto ei saa toimia oppositiossa, eikä sen kannanottojen saa olla yhteneviä opposition kannanottojen kanssa. Tiehallinto menettää sitä kautta uskottavuutensa.

#### **4 PAINOTUKSIA TIEHALLINNON JA POLIITTISTEN PÄÄTTÄJIEN VÄLISEN VUOROVAIKUTUKSEN KEHITTÄMISEEN**

Haastateltavien kuuluminen oppositioon/ hallituspuolueeseen ei juurikaan vaikuttanut näkemyksiin tien- ja väylänpidon kehityssuunnasta. Vastaukset tienpidon ja Tiehallinnon kehittämisestä olivat monissa keskeisissä asioissa hyvinkin yhdensuuntaiset. Tämä tulos antaa Tiehallinnolle hyvän selkänajan toimia ilman pelkoa siitä, että hallintoa voidaan kritisoida jonkin poliittisen linjan suosimisesta tai toimimisesta maan hallitusta vastaan.

Alla on listattu joukko painotuksia Tiehallinnon ja poliittisten päättäjien väliseen vuorovaikutukseen:

1. Vaikka myös hallituspuolueiden edustajat näkivät tienpidon rahoitus-tason erityisesti alemmalla tieverkolla riittämättömäksi, niin kritiikin kärki ei kohdistunut hallitukseen, vaan yleiseen valtion rahojen niukkuuteen. Kovin radikaaliin muutoksiin tiebudjetin tasossa ei oikein uskottu. Riippumatta uuden hallituksen kokoonpanosta, voidaankin nostaa julkiseen keskusteluun myös uudet budjetin ulkopuoliset rahoitusmuodot. Poliittiset päättäjät ovat kiinnostuneita näistä rahoitusmuodoista todellisina rahoituksellisina vaihtoehtoina pelkästään budjettipohjaiselle rahoitukselle. Niiden eteenpäin vieminen edellyttää perusteellisten selvitysten tekemistä ja niiden aktiivista markkinointia.
2. Yhteistoiminta koko väylänpidossa sen kaikilla tasoilla saa käytännössä kaikkien kannatuksen. Tältä pohjalta Tiehallinnon tulee entistä aktiivisemmin korostaa koko liikennejärjestelmän ylittävän yhteistoi-minnan merkitystä niin LVM:lle kuin muille väylävirastoille, kaupun-geille ja muille väylä- ja liikennejärjestelmätoimijoille.
3. Tiehallinnon tulee toiminnassaan aktiivisesti korostaa perustienpi-toon liittyviä suuria ongelmia nykyisen rahoitusraamin jatkuessa. Kun vielä on tiedossa kehysten mukainen tienpidon rahoituksen romahdus vuonna 2004, niin tätä viestintää voidaan pitää ehkä kaik-kein keskeisimpänä tienpidon sisällöllisenä vaikuttamisena. Samalla kuitenkin asiat tulee nähdä asiat laajemmassa kontekstissa. Sisäl-löntuotannon osalta keskeisille poliittisille tahoille tulee osoittaa, mihin tie-/väyläpolitiikalla tähdätään, kun puhutaan siitä osana muuta yhteiskuntapolitiikkaa, aluepolitiikkaa tai osana muita poli-tiikkalohkoja ja miten sitä tulisi niille markkinoida.
4. Tiehallinnon optimaalinen toimintamalli lähtee asiantuntijaviraston tuomasta auktoriteetista, jota käytetään aktiivisesti Tiehallinnon ja keskeisten poliittisten päättäjien välisessä vuorovaikutuksessa.

Vuorovaikutuksen tulee kohdistua tasapuolisesti kaikkiin keskeisiin poliittisiin organisaatioihin, puoluetoimistoihin, eduskuntaryhmiin, liikennevaliokuntaan ja valtiovarainvaliokunnan liikennejaostoon. Erityisen tärkeätä on olla vuorovaikutuksessa organisaatioiden lisäksi suoraan niissä toimiviin yksittäisiin edustajiin. Tämä työ osoitti selkeästi sen, että väylä- ja liikenneasioissa henkilökohtaiset näkemykset ja toimintamallit ohjaavat merkittävästi toimintaa. Kuitenkin siten, että poliittiset reunaehdot tulee ottaa huomioon (esim. hallituksen esityksen takana pysyminen).

5. Vuorovaikutuksen tulee olla aktiivista Tiehallinnon omista intresseistä lähtevää toimintaa. Samalla tulee kuitenkin pystyä nopeasti reagoimaan eduskunnasta ja puolueista tuleviin kysymyksiin. Toiminnan muodot vaihtelevat yksilötason henkilökohtaisista kontakteista organisaatiotasoiseen vuorovaikutukseen. Keskeisenä oma aktiivisuus yhteydenotoissa. Tulee jatkaa nykyistä aktiivista toimintalinjaa piirittasolla ja vielä vahvemmin aktivoitua keskushallintotasolla, jotta saadaan luotua hyvä vuorovaikutteinen ilmapiiri ja toimintamalli kaikkien keskeisten poliittisten ja vastaavien organisaatioiden kanssa.



## HAASTATELTAVAT

## Ryhmien puheenjohtajat 7 kpl

Puheenjohtaja Antti Kalliomäki SDP  
Puheenjohtaja Mauri Pekkarinen Keskusta  
Kansanedustaja Jyri Häkämies ryhmäjohtaja Ben Zyskowicz:n sijaisena  
Puheenjohtaja Outi Ojala Vas.  
Puheenjohtaja Janina Andersson Vihr.  
Puheenjohtaja: Jouko Jääskeläinen Krist.  
Puheenjohtaja Ulla Maj Wideroos RKP

## Puoluesihteerit 7 kpl

Seppo Salonen hallintopäällikkö SDP Eero Heinäluoman sijaisena  
Eero Lankia Keskusta  
Heikki A Ollila KOK  
Aulis Ruuth Vas.  
Berth Sundström, RKP  
Milla Kalliomaa, Kristillisdemokraatit  
Ari Heikkinen Vihr

Liikennevaliokunnan ja Valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston  
haastateltavat

Kari Rajamäki  
Ulla Anttila  
Jussi Ranta  
Erkki Pulliainen  
Seppo Kääriäinen  
Timo Ihamäki  
Irja Tulonen  
Annikki Lapintie  
Klaus Bremer  
Raimo Mähönen  
Tero Mölsä

ISSN 1457-9871  
ISBN 951-726-993-5  
TIEH 3200795